النقل البحرى للبضائع

فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠
واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨
(قواعد هامبورج ١٩٧٨)



دكتور

عاطف محمد الفقى

مدرس القانون التجارى والقانون البحرى

كلية الحقوق - جامعة المنوفية

١٩٩٧

الناشر

دار النهضة العربية

٣٢ ش عبد الخالق ثروت - القاهرة

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وله الجوار المنشآت فى البحر كالأعلام *

فبأى آلاء ربكما تكذبان﴾

صدق الله العظيم

(سورة الرحمٰن. الآيتان ٢٤ - ٢٥)

مقدمة

يعتبر النقل البحرى للبضائع من أهم موضوعات القانون البحرى ، ومن أبرز العمليات التى تقوم بها السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية ، نظراً لازدهار التجارة الدولية ، ونمو حركة التبادل التجارى بين الدول المختلفة ، حيث وجد هذا التبادل التجارى وسيلته المفضلة فى النقل البحرى ،رغم الأهمية المتزايدة لوسائل النقل البرى والجوى فى هذا العصر . وذلك لقلة تكاليفه ، ولضخامة الشحنات المنقولة بحراً .

ونقصد بالنقل البحرى للبضائع النقل بمقتضى عقد نقل بحرى . حيث يتم التعاقد بين الناقل ، سواء أكان مالكاً للسفينة أم مستأجراً إياها ـ والشاحن ، على أن يقوم (الأول) بنقل بضاعة (الثانى) بواسطة سفينة بطريق البحر من ميناء إلى آخر ، وذلك لقاء أجرة معلومة .

وقد ارتبط عقد النقل البحرى ، منذ قديم ، بالصراع بين الناقلين والشاحنين حيث قسّمت الظروف الاقتصادية العالم إلى قلة ناقلة تملك رءوس أموال ضخمة وأساطيل بحرية هائلة ، وكثرة شاحنة لا تملك سوى بضائعها التى تبغى نقلها من ميناء إلى آخر ، بيد أنها لاتملك ماتنقل عليه ، نظراً لضعف إمكانياتها الاقتصادية .

وقد أدى انعدام التكافؤ الاقتصادى بين الناقلين والشاحنين إلى اختلال التوازن بينهما ، وكان من الطبيعى أن تميل الدفة ناحية الطائفة الأقوى اقتصادياً ، وهى طائفة الناقلين ، الذين استغلوا هذا التفوق الاقتصادى فى إدراج تحفظات فى سندات الشحن التى يصدرونها تتعلق بمقدار البضاعة وأوصافها . فضلاً عن تضمين سندات الشحن شروطاً تعفيهم من المسئولية ، مثل شرط الإهمال «Clause de negligence» ، الذى كان يعفى الناقل من المسئوليةعن أخطاء الربان وأفراد الطاقم ، ولو وصل هذا الخطأ إلى درجة الغش «Fraude» ، وسواء أكان هذا الخطأ ملاحياً «Nautique» أم تجارياً« Commerciale » .

هذا ولم يكن أمام الشاحنين ، وهم الطائفة الأضعف اقتصادياً ، سوى

الرضوخ والإذعان للتحفظات والشروط التى يرغب الناقلون فى إدراجها فى سندات الشحن تحقيقاً لرغبتهم فى نقل بضائعهم ، كما لم يكن أمام القضاء الوطنى فى الدول المختلفة سوى الحكم بصحة هذه التحفظات أو الشروط تطبيقاً لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين .

ولم يقتصر الضرر على طائفة الشاحنين ، بل امتد ليشمل شركات التأمين البحرى التى كان الشاحنون يلجأون إليها للتأمين على بضائعهم لضمان حقوقهم من خلال مبالغ التعويض التى سيحصلون عليها فى حالة هلاك البضائع أو تلفها ، وإفلات الناقلين من المسئولية ، حيث اصطدمت شركات التأمين ، عند حلولها محل الشاحنين فى مواجهة الناقلين ، بالتحفظات والإعفاءات المدرجة فى سندات الشحن ،فعجزت ، بالتالى ، عن استرداد المبالغ التى دفعتها للشاحنين (١) .

كما امتد الضرر ، أيضاً ، إلى البنوك التى تتعامل فى سندات الشحن. حيث نالت التحفظات والإعفاءات المدرجة فى هذه السندات من الضمان الذى تمنحه للبنوك التى تقدم الاعتمادات المستندية للشاحنين ، لأن مستورد البضاعة إذا لم يقم بسداد قيمة الاعتماد المستندى المقدَّم من البنك إلى مصدِّر البضاعة ، كان من حق البنك أن ينفِّذ على البضاعة بموجب مستنداتها التى تحت يده . ووجود شروط الإعفاء من المسئولية فى سندات الشحن يعطل هذا الضمان من الناحية العملية (٢).

قانون هارتر الأمريكى «The Harter Act» :

وأمام هذه الأوضاع حاول الشاحنون وشركات التأمين والبنوك فى مختلف الدول الدفاع عن مصالحهم فى مواجهة الناقلين ، وذلك بحثّ المشرعين على إصدار قوانين تعمل على إعادة التوازن المفقود بين مصالحهم من جهة ، ومصالح الناقلين من جهة أخرى . بيد أن جميع

(١) د. فايز نعيم رضوان . القانون البحرى . دار الفكر العربى ١٩٨٦ رقم ٢٨٧ ص ٢٩٢.
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . القانو ن البحرى . دار النهضة العربية ١٩٩٣ رقم ٣٩٤ ص ٤٠١.

المحاولات قد باءت بالفشل نظراً للقوة الاقتصادية للناقلين ، وخاصة الانجليز منهم ، إلى أن أخذ الكونجرس الأمريكى بزمام المبادرة ، وأصدرقانوناً فى ١٣ فبراير١٨٩٣ يعرف باسم « قانون هارتر » (١) ، وذلك فى محاولة للتغلب على سيطرة الناقلين الانجليز فى وقت كانت الولايات المتحدة الأمريكية إحدى الدول الشاحنة .

وفى محاولة قانون هارتر الأمريكى لإعادة التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين استبدل بالحرية التعاقدية ، التى كان الناقلون يستندون إليها فى إملاء شروطهم على الشاحنين ، قواعد من النظام العام لا يجوز الاتفاق على ما يخالفها ،وإلا كان البطلان هو الجزاء . فقضى ببطلان أى شرط يدرج فى سند الشحن يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا كان هذا الهلاك أو التلف ناشئاً عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير فى شحنها أو رصها أو المحافظة عليها أو العناية بها أو تسليمها ، وهو ما يعرف بالأخطاء التجارية (م ٢ من القانون) . وذلك فى مقابل إعفاء الناقل من المسئولية عن الأخطاء فى الملاحة أو فى إدارة السفينة ، وهو ما يعرف بالأخطاءالملاحية ، شريطة أن يثبت الناقل أنه قد بذل الهمة الكافية ، قبل السفر ، لجعل السفينة صالحة للملاحة (م ٣ من القانون)

كماقرر قانون هارتر بطلان أى شرط يدرج فى سند الشحن يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية عن بذل الهمة الكافية لتجهيز السفينة تجهيزاً كاملاً بالرجال والمؤن وجعلها صالحة للملاحة (م٢ من القانون)(٢).

وقد لاقى قانون هارتر ترحيباً كبيراً فى دول أخرى ، فأصدرت تشريعات مشابهة له مثل استراليا ونيوزيلندا وكندا . كما أمكن الإحالة إلي

---

(١) نسبة إلى السناتور الأمريكى "Micheal D.Harter" الذى تقدم بمشروع القانون إلى الكونجرس الأمريكى .

(٢) راجع تفصيلا بشأن قانون هارتر

Montier G. F. , La Harter Act, these , paris, 1931.

نصوصه فى سندات الشحن كشروط تحكم ما ينشأ عنها من نزاعات . كذلك كان من الطبيعى أن يعتبر الشاحنون الفرنسيون القانون الأمريكى ، منذ صدوره ، قانوناً مثالياً يحمى حقوقهم دون إجحاف بمصالح الناقلين

غير أن الناقلين الفرنسيين لاحظوا أنه لايمكن حرمانهم من إدارج شروط الإعفاء من المسئولية مالم يكن ذلك باتفاق دولى ، وذلك حتى لا يضعف مركزهم أمام الناقلين الأجانب فى المنافسة الدولية . وذلك لأن الناقل الأجنبى عندما يجد أن مسئوليته مخفضة نتيجة إدراجه شروط الإعفاء من المسئولية ، فإنه يستطيع أن يطلب أجرة نقل أقل من تلك التى يطلبها الناقل الفرنسى الذى يعلم أن مسئوليته مشددة ولا يستطيع الخلاص منها لعدم إدراجه مثل هذه الشروط ، وهكذا تكون أجور الناقلين الفرنسيين أعلى من أجور الناقلين الآخرين مما يضعف من مركز الأولين .

ومن ناحية أخرى ، وجدت بريطانيا ، وهى أصل نشأة شرط الإهمال ، وجدت نفسها تحت ضغط دول الكومنولث ، وهى دول شاحنة وليست ناقلة ، مطالبة بإدخال أحكام القانون الأمريكى فى القانون الانجليزى (١). وهكذا ظهرت الحاجة إلى التوحيد الدولى لمركز الناقلين فى مواجهة الشاحنين .

قواعد لاهاى ١٩٢١ « Les Regles de La Haye 1921 » :

وإزاء هذه الظروف أقدمت جمعية القانون الدولى (٢) واللجنة البحرية الدولية (٣)على عقد مؤتمر فى لاهاى بهولندا عام ١٩٢١ يضم ممثلين عن كافة الطوائف البحرية لمحاولة إقرار تشريع دولى موحد يستمد نصوصه من قانون هارتر الأمريكى .

وقد انتهى المؤتمر إلي وضع مجموعة من القواعد التى تنظم مسئولية الناقل البحرى تعرف باسم « قواعد لاهاى ١٩٢١ » والتى تم إقرارها فى

---

(١)د. على جمال الدين عوض . النقل البحرى للبضائع . دار النهضة العربية ، ١٩٩٢ رقم ٥٦٤ ص ٥٧٧.

(٢) L'Association de Droit International .

(٣) Le Comite Maritime International (C. M. I.)

سبتمبر ١٩٢١ على أن تطبق ابتداء من ٣١ يناير ١٩٢٢ .

وقد تضمنت هذه القواعد أهم أحكام قانون هارتر ، ووضعت فى شكل سند شحن نموذجى « Connaissement type » يتعهد أصحاب الشأن بالنقل على أساس ما جاء به من أحكام أهمها بطلان شروط الإعفاء من المسئولية عن الأخطاء التجارية فى مقابل إعفاء الناقل من المسئولية عن الأخطاء الملاحية وبعض الحالات الأخرى [(١)] .

غير أن هذه الصفة الاختيارية لقواعد لاهاى ١٩٢١ قد نالت من أهميتها حيث اقتصر أثرها على الحالات التى يتفق فيها الأطراف على الأخذ بها ، وحيث رفض كثير من الناقلين تبنى هذه القواعد اعتماداً على أن مصلحة التجارة البحرية تكمن فى حرية التعاقد . وهكذا ظهر بوضوح أن التوحيد الدولى للقواعد المطبقة على النقل البحرى بسند شحن لا يمكن الوصول إليه بالتطبيق الاختيارى لهذه القواعد ، بل لابد من وضع اتفاقية دولية ملزمة تضع هذه القواعد موضع التنفيذ الإجبارى من قبل الدول الموقعة عليها [(٢)] .

معاهدة بروكسل ١٩٢٤ « La Convention de Bruxelles 1924 »

وهذا التوحيد الإجبارى للقواعد المطبقة على النقل البحرى بسند شحن هو ما طالبت به الدول المشتركة فى المؤتمر الدبلوماسى الذى انعقد فى بروكسل فى أكتوبر ١٩٢٢ حيث شكّل هذا المؤتمر لجنة لمراجعة قواعد لاهاى ١٩٢١ وإدخال بعض التعديلات عليها . وبالفعل انتهت اللجنة إلى وضع مشروع لاتفاقية دولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن .

بيد أن هذا المشروع لم يوقّع ، وقتئذ ، حيث كان بحاجة إلى إدخال بعض التعديلات ، فكوّنت لجنة لمناقشة هذه التعديلات سنة ١٩٢٣ . غير

---

(١) R. Rodiere , Traite general de droit maritime , Affretements & Transport , 1967 , tome 2 , No 737 , p. 368.

(٢) د. أحمد حسنى .النقل الدولى البحرى للبضائع ، منشأة المعارف ، ١٩٨٩ رقم ١٧ ص ٣٧.

أن هذه اللجنة لم تفلح فى إدخال أية تعديلات على قواعد لاهاى لتعارض مصالح الناقلين والشاحنين ، واختلاف وجهات النظر بين الدول المختلفة .

وأخيراً تم توقيع مشروع الاتفاقية فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ فى بروكسل ببلجيكا بواسطة عشر دول معلنة ميلاد اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن [١] . ويتضمن بروتوكول المعاهدة النص على حق الدول الموقعة فى أن تعطى المعاهدة قوة التشريع الداخلى ، أو تضمّن أحكامها تشريعاً داخلياً .

ومن الدول التى ضّمنت المعاهدة فى تشريعها الداخلى بريطانيا ، حيث أصدرت فى أغسطس ١٩٢٤ تشريعاً يسمى « قانون نقل البضائع بحراً »[٢] احتوى أحكام مشروع المعاهدة بالقدر الذى يهم بريطانيا .

كما أصدرت فرنسا فى ٢ أبريل ١٩٣٦ تشريعاً تضمّن أحكام المعاهدة، وقد حلّ محله قانون صدرفى ١٨ يونيو ١٩٦٦ تعتبرأحكامه أكثر اقتراباً من أحكام المعاهدة من سابقه .

كذلك أصدرت الولايات المتحدة الأمريكية فى عام ١٩٣٦ قانون نقل البضائع بحراً تبنت فيه نصوص المعاهدة مع اختلافات بسيطة .

أما مصر فلم تدخل أحكام المعاهدة فى تشريعها الداخلى ، بل اكتفت بالانضمام إليها بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ ، وأصدرتها فى مرسوم بقانون فى ٣١ يناير ١٩٤٤ يقضى بالعمل بها اعتباراً من ٢٩ مايو ١٩٤٤

وهكذا فقد كان للنقل البحرى للبضائع فى مصر جانبين أحدهما داخلى يحكمه التقنين البحرى الصادر عام١٨٨٣ الذى كان ينظم عقد النقل البحرى

---

(١) بالفرنسية :
Convention de Bruxelles pour L'unification de Certaines regles en matiere de Connaissements .

- وبالانجليزية :
Brussels Convention for the unification of Certain rules of law relating to billes of lading.

(٢) G. Auchter , Les (١)Carriage of Goods by Sea Act.

للبضائع فى الفصل السابع تحت عنوان « فى سندات المشحونات » ، وفى الفصل الثامن تحت عنوان « فى أجرة السفينة » ، وذلك فى المواد من ٩٩ حتى ١٣٣ . والآخر دولى تحكمه معاهدة بروكسل ١٩٢٤ .

بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ « protocol de Bruxelles 1968» :

عاشت معاهدة بروكسل ١٩٢٤ مايقرب من أربعين عاماً فى هدوء قدمت خلالها خدمات جليلة للمجتمع البحرى ، حتى تعالت الأصوات داعيةإلى مراجعتها وتعديل بعض أحكامها ، فعقدت المؤتمرات واللقاءات لهذا الغرض فى استكهولم عام ١٩٦٣ ، وفى بروكسل ١٩٦٧ ، ثم فى بروكسل مرة أخرى عام١٩٦٨ حيث توصل هذا المؤتمر الأخير إلى إقرار بروتوكول معدل لبعض الأحكام الواردة فى المعاهدة ، يطلق عليه «بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ » . وذلك فى محاولة من المجتمع البحرى لحماية معاهدة بروكسل ١٩٢٤ وتجديد شبابها .

وقد أدخلت انجلترا هذا التعديل فى تشريعها بإصدار قانون جديد لنقل البضائع بحراً عام ١٩٧١ ، ووافقت عليه مصر بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ ، وبدأ العمل به فى مصر اعتباراً من ٣٠ أبريل ١٩٨٣ .

بروتوكول بروكسل ١٩٧٩ «Protocol de Bruxellees 1979»

وانطلاقاً من نفس الغاية تم إقرار بروتوكول آخر لتعديل بروتوكول ١٩٦٨ المعدّل لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، وهو ما يعرف ببروتوكول بروكسل ١٩٧٩ الذى دخل حيز التنفيذ بالنسبة للدول التى صدّقت عليه أو انضمت إليه فى ١٤ فبراير ١٩٦٨ .

وقد صدقت على هذا البروتوكول وانضمت إليه : بلجيكا ، وأسبانيا ، والنرويج ، والسويد ، والمملكة المتحدة ، والدانمارك ، وفنلندا ، وإيطاليا ، وهولندا ، وبولندا . وبالتالى فلم تصدق عليه مصر أو فرنسا أو الولايات المتحدة الأمريكية

معاهدة هامبورج ١٩٧٨ «La covention de Hambourg» :

لم يكن تعديل بعض أحكام معاهدة بروكسل ١٩٢٤ كافياً لمجاراة التطورات الفنية والسياسية والاقتصادية الهائلة التى طرأت على صعيد الملاحة البحرية الدولية :

فعلى الصعيد الفنى «La phase technique» :

تطورت تقنية صناعة السفن تطوراً كبيراً فى السنوات الأخيرة ، حيث تم الانتقال من سفن البحار « Vessel a vapeur » إلى سفن الموتور « vessel de moteur » إلى السفن المندفعة بالطاقة الذرية « Vessel nucleaire» ، الأمر الذى ترتب عليه زيادة حمولة السفن بنسبة كبيرة ، فضلاً عن زيادة سرعتها عما كانت عليه عند إقرار معاهدة بروكسل ١٩٢٤[(١)].

كما تطورت وسائل الاتصال بين السفن ، وبينها وبين الموانى المختلفة وكذا وسائل التنبؤ بالأحوال الجوية نتيجة غزو الفضاء واستخدام الأقمار الصناعية «Satallites artificiels » الأمر الذى ترتب عليه زيادة أمن الملاحة البحرية ، وتقلص احتمالات الأخطار التى تتعرض لها السفن وما تحمله من بضائع ، بما استتبعه ذلك من التفكير فى مراجعة قواعد مسئولية الناقل البحرى بهدف استبعاد بعض صور الإعفاء منها والتى كانت مقبولة عند وضع اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ [(٢)]

وعلى الصعيد السياسى - الاقتصادى :

«La phase politico - economique »

ازداد عدد الدول المشاركة فى مجال النقل البحرى الدولى حيث كانت معظم الدول الأفريقية والآسيوية عند وضع معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ترضخ

---

(١) Regles de Hambourg , Dr. Eur. Trans , 1979 , Vol XIV , No 1-2, p. 13.

(٢) د. سعيد يحيى ، مسئولية الناقل البحرى وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج) ، منشأة المعارف ، ١٩٨٦ ، رقم ٨-٩ ، ص ١٠-١١

تحت نير الاستعمار ، ولم يكن لها صوت مسموع ذو تأثير على حركة توحيد التشريعات البحرية بما يضمن مصالحها .

ولكن مع بداية الستينات من القرن العشرين ، وانتشار حركات التحرر الوطنى نالت معظم هذه الدول استقلالها ، وشرعت فى بناء اقتصادها ، وشاركت فى الحياة الاقتصادية مع الدول المتقدمة ، بل استطاع بعضها مزاحمة الدول الناقلة فى امتلاك أساطيل النقل البحرى كالهند والصين .

ثم تعالت أصوات هذه الدول مطالبة بوضع تشريع بحرى دولى يضمن مصالحها ، ويحقق لها التوازن بين هذه المصالح ومصالح الدول الكبرى على نحو أفضل مما حققته معاهدة بروكسل ١٩٢٤ (١) ، وذلك من خلال منابر الجمعية العامة للأمم المتحدة وأجهزتها المشاركة فى تنمية هذه الدول ، مثل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (اليونكتاد) (٢) ، ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى (اليونسترال)(٣) .

اما على الصعيد القانونى « La phase Juridique » :

فإن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ قد تعرضت لانتقادات عنيفة حتى بعد تعديلها ببروتوكول ١٩٦٨ ، وبروتوكول ١٩٧٩ ، ومنها ضيق نطاق تطبيقها ، وغموض بعض مصطلحاتها ، فضلاً عن عدم تحقيقها للتوازن

---

(١) M.Laazizi , les Regles de Hambourg et la responsabilite du transporteur de Marchandises par mer , esquisse d'une evolution . these , Nantes , 1966 , p. 8-9.

(٢) بالفرنسية :

Conference des Nations - Unies pour le Commerce et le developpements (C. N. U. C. E. D).

وبالانجليزية

United Nations Confernce of trade and development (U.N.C.T.A. D.) .

(٣) بالفرنسية :

Commission des Nations - Unies sur le Droit Commercial International (C. N. U. D. C. I.) .

وبالانجليزية :

United Nations Commission on International Trade Law (U. N. C. I. T. R. A. L.)

المنشود بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين إذ ظلت الكفة مائلة ناحية الناقلين [١] .

وأمام هذه التطورات الفنية والسياسية والاقتصادية ، وتحت تأثير الانتقادات القانونية التي وجهت لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ حتى بعد تعديلها ، قررت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال) بناء على اقتراح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (اليونكتاد) إدراج موضوع النقل البحري للبضائع ضمن الموضوعات ذات الأولوية المطروحة على اجتماعات دورة انعقادها الثانية في باريس ١٩٦٩ ، وأنشأت لذلك مجموعة عمل من إحدى وعشرين دولة ، من بينها مصر ، لإعداد مشروع اتفاقية دولية جديدة في هذا الشأن لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ .

وقد أفضت جهود هذه المجموعة إلى وضع مشروع معاهدة جديدة أقرته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال) في دورتها التاسعة في مايو ١٩٧٦ . ثم انعقد مؤتمر دبلوماسي يضم سبعاً وسبعين دولة ، من بينها مصر ، في هامبورج بألمانيا لمناقشة هذا المشروع بناء على دعوة من الجمعية العامة للأمم المتحدة بعد توصية من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، وذلك في الفترة من ٦ إلى ٣١ مارس ١٩٧٨ . وانتهى إلي إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ ، والمعروفة اختصاراً بقواعد هامبورج ١٩٧٨[٢] لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ .

وقد صدقت مصر على معاهدة هامبورج ١٩٧٨ بقرار رئيس الجمهورية

---

(١) راجع بشأن هذه الانتقادات : د. محمد بهجت قايد . مسئولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج . دار النهضة العربية . ١٩٩٢ . رقم ٤. ص ٦.

(٢)بالفرنسية :

Convention de Nations - Unies sur Le Transport de mar--chandises par Mer 1978 (Les Regles de Hambourg 1978).

وبالانجليزية:

United Nations Convention of The Carriage of goods by sea 1978 (The Hamburg Rules 1978)

رقم ١٤ لسنة ١٩٧٩ فى ١٠ مارس ١٩٧٩ ، وتم نشرها فى الجريدة الرسمية والعمل بها اعتباراً من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ ، وذلك بمقتضى قرار وزير الخارجية رقم ٥٣ لسنة١٩٩١ .

هذا وقد صدر فى مصر القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية ليحل محل التقنين البحرى القديم الصادر عام ١٨٨٣ ، وقد استقى المشرع البحرى المصرى غالبية أحكام القانون المذكور المتعلقة بالنقل البحرى للبضائع من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ .

ولما كانت المادة (١/٣٠) من معاهدة هامبورج تقضى بأن يبدأ نفاذها من اليوم الأول من الشهر التالى لمرور سنة واحدة من تاريخ إيداع وثائق تصديق الدولة العشرين عليها ، أو قبولها لها ، أو موافقتها أو انضمامها إليها . فإن المعاهدة قد دخلت حيز التنفيذ من أول نوفمبر ١٩٩٢، وهو أول الشهر التالى لانقضاء عام على تصديق الدولة العشرين عليهاوهى زامبيا فى ٧ أكتوبر ١٩٩١[1] ، لتحل محل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، ولتحكم النقل البحرى الدولى للبضائع على نحو يحقق التوازن المنشود بين مصالح الطوائف البحرية المختلفة .

ووفقاً لنص المادة (١/٣١) من اتفاقية هامبورج ، فإنه يجب على أية دولة من الدول الأطراف فى معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، عندما تصبح دولة متعاقدة فى اتفاقية هامبورج ، أن تعلن الحكومة البلجيكية ، بصفتها الوديع لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، بنيتها فى الانسحاب من الاتفاقية المذكورة ، معلنة أن الانسحاب يسرى من تاريخ بدء سريان اتفاقية هامبورج فى هذه الدولة.

وتنطبق ذات الأحكام بصورة مماثلة على الدول الأطراف فى بروتوكول

---

(١) والدول التي صدقت على الاتفاقية قبل زامبيا هى : مصر - أوغندا - تنزانيا - تونس - بربادوس - المغرب - رومانيا - شيلى - لبنان - المجر - السنغال - سيراليون - نيجيريا - بتسوانا - كينيا - ليسوتو - بوركينافاسو - غينيا - ملاوى .

بروكسل ١٩٦٨ المعّدل لاتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٤ (م ٣/٣١ من اتفاقية هامبورج)

بيد أن الفقرة الرابعة من المادة (٣١) من اتفاقية هامبورج قد أتاحت للدولة المتعاقدة ، إن استصوبت ذلك ، أن ترجىء إعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ ، ومن الاتفاقية المذكورة بصيغتها المعدلة ببروتوكول ١٩٦٨ ، لفترة أقصاها خمس سنوات اعتباراً من بدء نفاذ اتفاقية هامبورج ، بشرط إعلان نيتها هذه بإخطار إلى الحكومة البلجيكية .

وفي هذه الفترة الانتقالية يمكن لمحاكم الدولة المتعاقدة أن تطبق أحكام معاهدة بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل ١٩٦٨ ، على حسب الأحوال على العلاقات التي تدخل في مجال سريانهما . ومع ذلك تلتزم الدولة المتعاقدة تجاه الدول الأخرى المتعاقدة في اتفاقية هامبورج ، خلال هذه الفترة الانتقالية ، بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية دون سواها .

وقد استعملت مصر هذه الرخصة المقررة في المادة (٤/٣١) من معاهدة هامبورج . بمعنى أن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل عام ١٩٦٨ قد ظلت مطبقة في مصر حتى نوفمبر ١٩٩٧ . أما بالنسبة للدول الأخرى المتعاقدة في اتفاقية هامبورج فإن اتفاقية هامبورج كانت هي واجبة التطبيق دون سواها خلال تلك الفترة الانتقالية . وبعد انتهاء الفترة الانتقالية ، المشار إليها ، تكون اتفاقية هامبورج هي واجبة التطبيق على النقل البحري الدولي للبضائع .

وعلى هذا فإن القواعد الموضوعية المطبقة ، حالياً ، في مصر على النقل البحري للبضائع تنحصر في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ومعاهدة هامبورج ١٩٧٨ كل في مجال تطبيقه . حيث يطبق قانون التجارة البحرية على النقل البحري الداخلي والنقل البحري الدولي الخارج عن نطاق تطبيق معاهدة هامبورج ، في حين تسري المعاهدة على النقل البحري الدولي الذي يدخل في نطاق تطبيقها

وإذا كان قانون التجارة البحرية قد استقى غالبية أحكامه من معاهدة

هامبورج رغبة فى توحيد الحلول القانونية السارية على نوعى النقل ، الداخلى والدولى ، فإن حداثة دخول كل من القانون والمعاهدة حيز التنفيذ تقتضى التعرض للحلول المتبناه فيهما بالنسبة للنقل البحرى للبضائع ومدى تحقيقها للتوازن المنشـود بين الطوائف البحرية المختلفة ،فضلاً عن إبراز أوجه الاتفاق والاختـلاف بين الأحكام الواردة فى كل من القانون والمعاهدة بهذا الخصوص .

هذا وقد فضّلنا أن تكون دراستنا للنقل البحرى للبضائع فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ومعاهدة هامبورج ١٩٧٨ مقارنة بمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ وتعديلاتها ، ذلك أن هذه المعاهدة ظلت تخدم المجتمع البحرى لمدة تزيد على نصف قرن ، ومن هنا فقد رأينا أن نلقى الضوء على أوجه القصور فيها التى دعت إلى إقرار معاهدة هامبورج لتحل محلها ، وما استحدثته هذه المعاهدة الأخيرة من أحكام

أضف إلى ذلك أن معاهدة هامبورج لن تلزم سوى الدول الموقعة عليها وهى دول قليلة العدد وكلها من الدول النامية . أما الغالبية العظمى من الدول فلا زالت أطرافاً فى معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، وهى دول فى أكثرها من الدول الغنية الناقلة ، ويثور شك كبير فى انضمامها إلى معاهدة هامبورج على الأقل فى المستقبل القريب (١)

خطة البحث

وينقسم بحثنا فى النقل البحرى للبضائع فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، ومعاهدة هامبورج ١٩٧٨ تنقسم إلي مطلب تمهيدى وثلاثة مباحث على النحو الآتى :

---

(١) راجع فى معارضة الدول الغنية لاتفاقية هامبورج والحجج التى أثيرت فى هذا الصدد : د.جلال وفاء محمدين . مدى فاعلية قواعد مسئولية الناقل البحرى للبضائع في القانون البحرى الجديد فى حماية الشاحن المصرى . دار الجامعة الجديدة للنشر . ١٩٩٥ ، والمراجع المشار إليها فى هوامش الصفحات ١٧ - ١٩.

مطلب تمهيدى : نطاق تطبيق كل من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، ومعاهدة هامبورج ١٩٧٨

المبحث الأول : إبرام عقد النقل البحرى للبضائع ، وإثباته .

المبحث الثانى : تنفيذ عقد النقل البحرى للبضائع .

المبحث الثالث : مسئولية الناقل البحرى .

« مطلب تمهيدى»

نطاق تطبيق كل من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة١٩٩٠ ، ومعاهدة هامبورج ١٩٧٨

La champ d'Application

تنطبق معاهدة هامبورج ١٩٧٨ على النقل البحرى الدولى للبضائع ، وذلك وفق مفهوم الدولية الوارد بها . ومن ثم فإن قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ يطبق على النقل البحرى الداخلى للبضائع ،وكذا على النقل البحرى الدولى الخارج عن مفهوم الدولية المقرر بالمعاهدة . ومن هنايلزم تحديد معيار دولية النقل الوارد بالمعاهدة والذى إن تحقق طبقت قواعدها ، وإن تخلف طبق قانون التجارة البحرية .

كما أن استعراض نطاق تطبيق كل من القانون والمعاهدة لايقتصرعلى مسألة دولية النقل فقط ،بل يتعداهاإلى الحديث عن نوعية النقل الدولى الخاضع لهما ، وكذا إلى تحديد المقصود بالبضائع المنقولة التى يسرى عليها كل من المعاهدة والقانون .

وعلى هذا فإننا سنبين نطاق تطبيق كل من المعاهدة والقانون من خلال ثلاثة فروع وذلك على النحو الآتى :

الفرع الأول : دولية النقل البحرى

الفرع الثانى : نوعية النقل البحرى .

الفرع الثالث : البضائع المنقولة بحراً

الفرع الأول
دولية النقل البحرى
Internationalite de transport maritime

كانت المادة العاشرةمن معاهدةبروكسل ١٩٢٤ ، قبل تعديلها ببروتوكول بروكسل ١٩٦٨ ، تقضى بأن : « تسرى أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن صادر فى إحدى الدول المتعاقدة » . ورغم أن هذاالنص يؤدي إلى حصر نطاق تطبيق المعاهدة فى مكان إصدار سند الشحن وكونه واقعاً فى إحدى الدول المتعاقدة ، إلا أنه أثار ، بشأن تفسيره ، كثيراً من الخلافات :

فذهب رأى فى الفقه [١] إلى تفسير نص المادة العاشرة تفسيراً حرفياً بحيث تسرى أحكام معاهدة بروكسل ١٩٢٤ على كل نقل بحرى بسند شحن صادر فى دولة متعاقدة بغض النظر عن جنسية أطراف السند عند النقل ، أو عن مكان ميناء الشحن ، أو ميناء التفريغ ، أو جنسية السفينة

ويؤدى هذا الرأى إلى اعتبارالنقل دولياً فى جميع الأحوال فى الدول الموقعة على المعاهدة بما يستتبعه ذلك من تعطيل تطبيق القوانين الوطنية فى هذه الدول من الناحية العملية ، وتطبيق معاهدة بروكسل على جميع عمليات النقل البحرى للبضائع فى هذه الدول .

بيد أن الرأى الراجح فى الفقه [٢] والقضاء [٣] ذهب إلي أن المعاهدة

---

(١) د. إبراهيم مكى ، دعوى المسئولية على الناقل البحرى . رسالة دكتوراه ، حقوق عين شمس، ١٩٧٣ ، رقم ٢٦٤.

(٢) د. على البارودى ، مبادئ القانون البحرى ، منشأة المعارف ، ١٩٨٣ ، رقم ١٥٨ ، ص ٢٠٠ - ٢٠١ . د. سميحة القليوبى ، القانون البحرى ، دار النهضة العربية ، رقم ٤٧ ، ص ٢٨٩ . د. عبدالفضيل محمد أحمد . القانون الخاص البحرى . مكتبة الجلاء الجديدة ، ١٩٩١ ، رقم ٢٥١ ، ص ٢٠٥ - ٢٠٦ .

(٣) نقض مدنى ٢٦ فبراير ١٩٧٤ ، مجموعة أحكام النقض ، السنة ٢٥ ، ص ٩٤٤ ، نقض مدنى ٤ فبراير ١٩٨٥ ، مجموعة قواعد النقض فى خمس سنوات ١٩٨٠ - ١٩٨٥ ، مجلد ١ ، قاعدة ٣٥ ، ص ٢٢٤.

لا تسرى إلا على عقد النقل البحرى الدولى الذى يثير تنازعاً للقوانين ، وذلك حتى لا يتعطل ، عملاً ، تطبيق أحكام القوانين الوطنية . وبالتالى يشترط لتطبيق المعاهدة الشروط الآتية :

١ - أن يصدر سند شحن في إحدى الدول المتعاقدة . وهو شرط ثابت، كما ذكرنا ، فى المادة العاشرة . ولم يختلف عليه أحد .

٢ - أن يكون طرفا عقد النقل البحرى من جنسيتين مختلفتين لدولتين متعاقدتين .

٣ - أن يتم النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين .

غير أن البعض [١] قد ذهب ، بخصوص الشرط الثانى ، إلى الاكتفاء باختلاف جنسية طرفى عقد النقل ، وانطباق المعاهدة سواء أكانا تابعين لدولة موقعة على المعاهدة أم لدولة غير موقعة .

كما ذهب رأى آخر [٢] إلى عدم اشتراط هذا الشرط الثانى إذا تحقق الشرط الثالث ، أى إذا تم النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين ، واشتراطه عند عدم تحققه ، أى إذا تم النقل بين ميناءين تابعين لدولة واحدة .

كذلك ، وبخصوص الشرط الثالث ، ذهب رأى [٣] إلى الاستغناء كلية عن هذا الشرط . فى حين ذهب رأى آخر [٤] إلى استبداله بشرط آخر مؤداه أن يكون أحد المتعاقدين على الأقل أجنبيا عن دولة القاضى ، وأنه لا عبرة

---

(١) د. عبدالرحمن سليم ، شروط الإعفاء من المسئولية طبقاً لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن . رسالة دكتوراه ، حقوق الاسكندرية ، ١٩٥٦ ، ص ١٤٨.

(٢) R. Rodiere , traite , op. cit, No . 745, p. 382 - 383.

(٣) د. مصطفى كمال طه ، القانون البحرى ، موسسة الثقافة الجامعية ، ١٩٨٢ ، رقم ٣٨٠ ، ص ٢٩٢. د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٤٠٠ ، ص ٤٠٧ ، وأيضا : نقض مدنى ١٠ مايو ١٩٦٦ ، مجموعة أحكام النقض ، س ١٧ ، ص ١٠٥٠ .

(٤) د. على جمال الدين عوض ، الوسيط فى القانون البحرى ، دار النهضة العربية ، ١٩٧٢ ، رقم ٤٣٤ .

بموقع الشحن أو التفريغ أو جنسية المرسل إليه لأنه يكون عادة غير معروف للناقل خاصة فى حالة إصدار سند الشحن لإذن الشاحن أو لأمره .

وهكذا فقد ظهرت الخلافات حول تفسير نص المادة العاشرة من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ المتعلقة بنطاق تطبيقها ، وإذا ماكانت المعاهدة تأخذ بمعيار شخصى لدولية النقل البحرى الخاضع لأحكامها مستمد من جنسية أطراف عقد النقل ، أو تأخذ بمعيار جغرافى لهذه الدولية مستمد من وقوع النقل بين دولتين مختلفتين . وأمام الخلافات السابقة حول هذا المعيار أو ذاك ، وإذا ماكان معياراً ضيقاً أو واسعاً ، فقد أعيد النظر فى هذه المادة أثناء انعقاد مؤتمر بروكسل ١٩٦٨ ، وتم تعديلها ببروتوكول بروكسل ١٩٦٨ الذى نصت مادته الخامسة على أن : " تلغى المادة العاشرة من المعاهدة ويستبدل بها النص الآتى :

" تسرى أحكام هذه المعاهدة على كل سند شحن خاص بنقل بضائع بين موانى تابعة لدولتين مختلفتين إذا :

أ - صدر سند الشحن في دولة متعاقدة . أو

ب - بدأ النقل من ميناء يقع فى دولة متعاقدة . أو

جـ - أحال سند الشحن صراحة إلى أحكام هذه المعاهدة أو أى تشريع آخر يطبقها أو يأمر بنفاذها . وذلك أياً كانت جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ، أو جنسية أى شخص آخر يهمه الأمر .

وتطبق كل دولة متعاقدة أحكام هذه المعاهدة على سندات الشحن السابق ذكرها .

ولا تخل هذه المادة بحق أية دولة متعاقدة فى تطبيق هذه المعاهدة على سندات شحن غير تلك الواردة في الفقرات السابقة " .

وعلى هذا فإن بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ قد حسم الأمر بشأن معيار دولية النقل الخاضع للمعاهدة مقرراً تبنى معياراً جغرافياً لدولية النقل البحرى مؤداه ضرورة أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين حتى يخضع لأحكام

معاهدة بروكسل ١٩٢٤ بعد تعديلها دون نظر لما إذا كانت هاتان الدولتان من الدول المتعاقدة أو غير المتعاقدة طالما تحققت حالة من الحالات الأربعة الآتية :

١ - صدور سند الشحن فى دولة متعاقدة .

٢ - بدأ النقل من ميناء يقع فى دولة متعاقدة .

٣ - النص صراحة في سند الشحن على تطبيق أحكام المعاهدة أو أي قانون وطنى يطبقها أو يأمر بنفاذها . وذلك فيما يعرف بشرط بارامونت " La clause paramount " . وهو شرط ذائع الصيت فى الممارسات البحرية الدولية يقضى بانطباق المعاهدة أو أى تشريع وطنى ينفذها على عقد نقل بحرى دولى غير خاضع لأحكامها أصلا كعقد نقل بحرى دولى بسند شحن لا تتوافر فيه إحدى الحالتين السابقتين . وذلك لما يراه الأطراف من شهرة دولية للمعاهدة وما لأحكامها من مناسبة للتطبيق على مثل هذا العقد (١).

٤ - اصدار نص تشريعى فى دولة متعاقدة يقضى بتطبيق المعاهدة على سندات شحن غير تلك التى تسرى عليها المعاهدة أصلاً .

---

(١) من أمثلة إدراج شرط بارامونت فى سندات الشحن ، ماورد في سند الشحن النموذجى المعروف باسم " Congenbill " الصادر عن مؤتمر البلطيق البحرى الدولي (BIMCO) " The Baltic and international maritime Conference " عام ١٩٧٨ . حيث ينص فى البند رقم (٢) تحت عنوان " General paramount clause" على مايلى : " The Hague rules contained in the international Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading , dated Brussels the 25 th August 1924 as enacted in the Country of shipment ahall apply to this Contract . when no such enactment is inforce in the Country of shipment , the Corresponding legislation of the country of destination shall apply , but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable , the terms of the said Convention shall apply " .

كذلك فإن بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ قد استبعد صراحة تطبيق المعيار الشخصى لدولية النقل البحري الخاضع للمعاهدة عندما قرر عدم أهمية جنسية السفينة أو جنسية الناقل أو جنسية الشاحن ، أو جنسية المرسل إليه، أو جنسية أي شخص آخر يهمه الأمر [١].

وهكذا فإن بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ ، وفضلاً عن تبنيه معياراً جغرافياً لدولية النقل البحرى الخاضع للمعاهدة بعد تعديلها، قد وسع من نطاق تطبيقها على حساب القوانين الوطنية ، وذلك بإضافته ثلاث حالات أخرى لتطبيقها خلاف الحالة التى وردت فى معاهدة بروكسل ١٩٢٤ والمتعلقة بصدور سند الشحن في دولة متعاقدة .

غير أن الدول التي صدقت على بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ لم تكن هي نفسها التي صدقت على معاهدة بروكسل ١٩٢٤ الأمر الذي أدى منذ دخول البروتوكول حيز التنفيذ إلى تزايد حالات تنازع القوانين بخصوص هذه الدولة أو تلك ، إذ قد يرى أحد الناقلين مصلحة فى الخضوع لقواعد المسئولية الواردة فى اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وليست المعدلة ببروتوكول ١٩٦٨ ، هذا فضلاً عن أن التعديل الذى أتى به البروتوكول لم يكن كافيا بشأن تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية [٢]، ولذلك فقد جاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ لمعالجة هذه المسألة على نحو أفضل وذلك بتبنيها نفس المعيار الجغرافى للدولية ولكن على نحو أكثر شمولاً واتساعاً عن غيرها من الاتفاقيات السابقة .

فقد نصت المادة الثانية من قواعد هامبورج ١٩٧٨ على : " (١) تنطبق نصوص هذه الاتفاقية على كل عقود النقل البحرى بين دولتين مختلفتين في الحالات الآتية :

---

(١) E. Du pontavic& P. Cordier , Transports et Affretement maritimes , 2 e edition , Delmas , 1990 , p. 23.

(٢) د. محمد بهجت قايد . السابق . رقم ١١ ص ١٧.

(أ) عندما يقع ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى فى دولة متعاقدة . أو

(ب) عندما يقع ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى فى دولة متعاقدة . أو

(جـ) عندما يكون أحد الموانى المختارة للتفريغ والمنصو ص عليها فى عقد النقل البحرى هو ميناء التفريغ الفعلى شريطة وقوع هذا الميناء فى دولة متعاقدة . أو

(د) عندما يكون سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى ، قد تم فى دولة متعاقدة . أو

(هـ) عندما يكون سند الشحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى ، ينص على أن نصوص اتفاقية هامبورج ، أو نصوص أي تشريع وطنى آخر يعتنق أحكامها ، هى التي تحكم العقد .

(٢) تنطبق نصوص اتفاقية هامبورج أياً كانت جنسية السفينة أو جنسية الناقل أو الناقل الفعلى أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر ذى شأن ... " .

ويتضح من هذا النص أن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ ، متفقة في ذلك مع بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ ، قد تبنت معياراً جغرافياً لدولية النقل البحري الخاضع لأحكامها حينما قضت بانطباق أحكامها على جميع عقود النقل البحرى بين دولتين مختلفتين . وعلى هذا فإن النقل إذا تم بين دولتين أعضاء فى اتحاد واحد وتابعتين لحكومة فيدرالية واحدة مثل دويلات الاتحاد السوفيتى سابقا أو الولايات المتحدة الأمريكية حاليا فلا تنطبق المعاهدة . كذلك لا تنطبق الاتفاقية على النقل بين ميناءين واقعين فى دولة واحدة ولو كانت من الدول الموقعة عليها . ولو كان هذا النقل يخرج عن نطاق الملاحة الساحلية [١].

(١) د. محسن شفيق ، الجديد فى القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ ٣١ من مارس ١٩٧٨) ، دار النهضة العربية ، رقم ٣٣ ، ص ٣٦ - ٤٠.

وإذا كانت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ تنطبق على النقل البحرى الدولى الذى يتم بين دولتين مختلفتين ، فإنه لا يشترط لتطبيق المعاهدة أن تكون هاتين الدولتين من الدول الموقعة عليها ، بل يكفى أن تكون إحداهما فقط من الدول الموقعة . وهذا واضح من الحالات الخمسة الواردة فى الفقرة الأولى من المادة الثانية المشار اليها التي ينبغى توافر إحداها حتى تنطبق المعاهدة على النقل البحري الدولى الذى يتم بين دولتين مختلفتين . وهذه الحالات هى :

١ - وقوع ميناء الشحن المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى فى دولة متعاقدة .

٢ - وقوع ميناء التفريغ المنصوص عليه فى عقد النقل البحرى فى دولة متعاقدة .

وفى هاتين الحالتين تكون العبرة بميناء الشحن أو ميناء التفريغ المعين فى عقد النقل ، وليس الميناء الذى يتم فيه الشحن أو التفريغ بالفعل . فإذا كان ميناء الشحن المتفق عليه فى العقد يقع فى دولة ليست طرفا فى المعاهدة وكان ميناء التفريغ المعين فى العقد واقعاً فى دولة هى طرف فى المعاهدة ، ولكن قوة قاهرة اضطرت الربان إلى تفريغ البضائع فى ميناء دولة غير متعاقدة ، فإن هذا لا يحول دون خضوع هذا النقل للمعاهدة لأن ميناء التفريغ المتفق عليه هو الذى يعتد به . والفرض هنا أنه يقع في دولة متعاقدة [(١)].

٣ - النص فى عقد النقل البحري على الخيار بين عدة موانى للتفريغ، وتم التفريغ فعلاً فى واحد منها يكون واقعاً فى دولة متعاقدة .

٤ - صدور سند الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحرى في دولة متعاقدة . وذلك بغض النظر عما إذا كان ميناء الشحن أو ميناء التفريغ واقعاً في دولة متعاقدة أو فى دولة غير متعاقدة . فالمعاهدة تنطبق،

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوي . السابق . رقم ٤١٩ ، ص ٤٢٢.

فى هذه الحالة ، على عقد النقل ولو كان النقل قد تم بين دولتين غير موقعتين على المعاهدة مادام سند الشحن ، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل ، قد صدر فى دولة متعاقدة ، لأنه إذا كان ميناء الشحن أو ميناء التفريغ واقعا فى دولة متعاقدة لسرت المعاهدة على عقد النقل تبعاً للحالة الأولى أو الثانية السابق بيانهما .

والعبرة ، فى هذه الحالة ، بالدولة التي صدر فيها سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل ، وليس بالدولة التي أبرم فيها عقد النقل البحرى، إذ تسرى المعاهدة على عقد النقل ولو أبرم فى دولة غير متعاقدة طالما صدر سند الشحن فى دولة متعاقدة .

٥ - النص فى سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل على خضوع العقد لأحكام الاتفاقية أو لأحكام تشريع وطنى ينفذها . وذلك فيما يعرف عملاً بشرط " بارامونت " بما ينطوى عليه من احترام لإرادة المتعاقدين فى إخضاع عقد النقل لأحكام المعاهدة ، رغم عدم انطباقها أصلاً على هذا العقد لعدم توافر حالة من الحالات الأربعة السابقة .

فإذا تم النقل بين ميناءين تابعين لدولتين مختلفتين ، وتوافرت حالة من الحالات الخمسة السابقة سرت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ بغض النظر عن جنسية السفينة أو الناقل أو الناقل الفعلى أو الشاحن أو المرسل إليه أو أى شخص آخر من ذوى الشأن . فالاتفاقية قد تبنت معياراً جغرافياً مادياً للدولية ، وأسقطت المعيار الشخصى المستمد من جنسية الأطراف ، فلم تشترط الاتفاقية لسريان أحكامها أن يكون طرفا عقد النقل ، أي الناقل والشاحن ، من رعايا الدول المتعاقدة ، كما لم تشترط ذلك بالنسبة للمرسل إليه أو أى شخص آخر يهمه الأمر ، بالإضافة إلى أنها لم تشترط أن تكون السفينة الناقلة تابعة لإحدى الدول الموقعة . فإذا توافر معيار الدولية الوارد فى المعاهدة وتوافرت حالة من الحالات الخمسة السابق ذكرها سرت المعاهدة حتى ولو كان الناقل والشاحن والمرسل إليه والسفينة ينتمون جميعاً ، بجنسيتهم ، إلى دولة واحدة أو إلى دولة لم توقع على المعاهدة .

وخلاصة القول أن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ ، رغم أنها اتبعت نفس المعيار الجغرافى للدولية الوارد في بروتوكول بروكسل١٩٦٨ المعدّل لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ وهو وقوع النقل بين دولتين مختلفتين ، إلا أنها تتميز عن المعاهدة ، حتى بعد تعديلها بالبروتوكول المذكور ، باتساع نطاق تطبيقها ، كما رأينا ، وذلك عندما أضافت حالات أخرى لانطباقها لم تكن واردة فى البروتوكول ، وهى : وقوع ميناء التفريغ فى دولة متعاقدة ، وتمام التفريغ الفعلى فى ميناء واقع فى دولة متعاقدة إذا تضمن عقد النقل موانى متعددة للتفريغ ليتم الاختيار من بينها ، فضلاً عن عدم اشتراط معاهدة هامبورج توافر سند شحن اكتفاء بأى مستند يثبت عملية النقل إذ المعاهدة تسرى علي النقل البحري الدولى للبضائع وليس على النقل البحرى بسند شحن كمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ .

ويأتى هذا الاتساع في صالح تطبيق المعاهدة بأحكامها الموضوعية وقواعدها الموحدة المعلومة للكافة والتي توازن بين مصالح الطوائف البحرية المختلفة لصالح النقل البحري للبضائع .

وهكذا فإن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ تسرى على النقل البحرى الدولى للبضائع ، وذلك بمفهوم الدولية الوارد بها بمعياره وحالاته المشار إليها . أما النقل البحري الدولى الذى يخرج عن هذا المفهوم للدولية ، وكذا النقل البحرى الداخلى ، فإنه يخضع لقواعد قانون التجارة البحرية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع . وإذا كانت المعاهدة قد أجازت لكل دولة متعاقدة أن تدرج قواعد المعاهدة فى تشريعها الوطنى لتطبيقها فيما بعد على النقل البحرى الداخلى ، وهو مافعله المشرع المصرى فى معظم قواعد قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المتعلقة بالنقل البحرى للبضائع ، إلا أن المعاهدة تطبق ، فى هذا الفرض ، بوصفها قانونا داخليا ، وليس باعتبارها معاهدة دولية (١).

---

(١) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١٠ ، ص ١٣.

وجدير بالذكر أن قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ إذا كان يطبق على النقل البحرى الداخلى فإنه قد استبعد الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية من نطاق تطبيقه إلا إذا اتفق على غير ذلك (م ٢/٢٢٧) . ومعنى ذلك أن الأصل فى الملاحة الساحلية ، كالملاحة بين الاسكندرية وبورسعيد ، أن الناقل لا يخضع لأحكام المسئولية الواردة فى قانون التجارة البحرية ، وإنما تخضع مسئوليته للقواعد العامة فى المسئولية التعاقدية ، أما الإستثناء فهو خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام المسئولية الواردة فى قانون التجارة البحرية إذا اتفق على ذلك .

الفرع الثانى

نوعية النقل البحرى

La Qualite de transport maritime

حددت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ نوعية النقل البحرى الخاضع لأحكامها، وكذلك فعل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على نحو مماثل. وذلك من حيث سريان أحكامهما، كل فى مجاله الجغرافى، على النقل بموجب عقد نقل بحرى، ومن ثم استبعاد سريان هذه الأحكام على النقل بموجب مشارطات إيجار السفن. وذلك على نحو يخالف غالباً، ويتفق أحياناً مع ماورد فى معاهدة بروكسل ١٩٢٤ بهذا الشأن وذلك على التفصيل الآتى :

(أولاً) النقل بموجب عقد نقل بحرى :

جاءت معاهدة بروكسل ١٩٢٤، وكما يتضح من تسميتها، لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن. ومن هنا فإن المادة (١/ب) منها كانت تقضى بأن المقصود بعقد النقل البحرى فى ظل أحكام المعاهدة هو عقد النقل البحرى المثبت بسند شحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بالبحر.

ويترتب على ذلك أن النقل البحرى الخاضع لأحكام تلك المعاهدة هو النقل البحرى بموجب سند شحن أو وثيقة أخرى مماثلة لسند الشحن تكون سند نقل البضائع بحراً، وذلك كالسند لأجل الشحن، وهو السند الذى يسلمه الناقل للشاحن بعد استلامه البضاعة على الرصيف أو فى مخازنه وقبل شحنها فى السفينة. ذلك أن هذا السند يماثل سند الشحن العادى فى كل شئ عدا خلوه من اسم السفينة الناقلة، ومن ثم عدم إثباته لواقعة الشحن.

ويترتب على ذلك ، أيضاً ، أن إيصال استلام البضاعة الصادر عن الضابط الثانى فى السفينة الذى أشرف على عملية رص البضاعة والذى سلمه للشاحن مؤقتاً حتى يتم إعداد سند الشحن وتوقيعه من الربان أو من وكيل الناقل ، لايعتبر من قبيل الوثيقة المماثلة لسند الشحن ، لأن هذا الإيصال غير قابل للتداول ، فضلاً عن إصداره بواسطة أى تابع بحرى ، بينما يجب أن يوقع سند الشحن الربان أو وكيل الناقل المفوض [(١)] .

ولاشك أن هذه النظرة الشكلية لعقد النقل البحرى من خلال وثيقة محددة أو مايماثلها تخفى وراءها تضييقاً لنطاق تطبيق المعاهدة ، وتحول بينها وبين عقود النقل البحرى المثبتة بوثائق أخرى قد تكشف عنها التطورات الملاحية فى المستقبل . الأمر الذى جاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ للتغلب عليه ، وذلك حين عنونت الاتفاقية باتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً بصرف النظر عن نوعية الوثيقة التى تثبت هذا النقل . فالاتفاقية تطبق على عقود النقل البحرى الدولى للبضائع سواء أكانت ثابتة بسند شحن أو بأية وثيقة أخرى مثبتة لهذه العقود . فهى لم تتقيد ، كما هو الحال فى معاهدة بروكسل ، بالتطبيق على سندات الشحن ، كما لم تصرف مفهوم عقد النقل البحرى إلى العقد الثابت بسند شحن . فقواعد هامبورج تحكم حقوق والتزامات الطرفين فى عقد النقل البحرى سواء صدر سند شحن أو لم يصدر .

ولاشك أن هذا المفهوم الوارد فى معاهدة هامبورج لعقد النقل البحرى الخاضع لأحكامها يوسع من نطاق تطبيقها ، وهذا الأمر يزداد أهمية فى الوقت الحاضر نظراً لقلة استعمال سندات الشحن فى النقل بالخطوط المنتظمة ، وخاصة بالنسبة للشحنات العامة ، فضلاً عن أن كثيراً من

---

(١) د. ابراهيم مكى . السابق . رقم ١٧٧ .

البضائع تنقل بموجب سندات نقل غير قابلة للتداول أكثر من نقلها بموجب سندات شحن ، بالاضافة إلى ذيوع وانتشار مستندات أخرى للدلالة على عقد النقل البحرى فى الممارسات البحرية الحالية [١] .

وانطلاقا من هذا المفهوم الموضوعى ، وليس الشكلى ، لعقد النقل البحرى الخاضع للمعاهدة ، عَرّفت المعاهدة فى المادة (٦/١) منها عقد النقل البحرى للبضائع بأنه : " أى عقد يتعهد فيه الناقل ، مقابل دفع أجرة ، بنقل بضائع بحراً من ميناء إلى آخر . . . . " .

وعلى هذا فإن المعاهدة لاتسرى على النقل البحرى الذى يقوم مالك السفينة ، بموجبه ، بنقل بضائع مملوكة له ، إذ يشترط أن يتم النقل تنفيذاً لعقد نقل بحرى ملزم لطرفيه . كما يستبعد من نطاق تطبيق المعاهدة النقل البحرى المجانى ، إذيشترط أن يتم النقل مقابل أجره [٢] .

وقد أخذ قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بهذا المفهوم الموضوعى لعقد النقل البحرى الوارد فى معاهدة هامبورج بصدد النقل الخاضع لأحكامه ، وذلك حينما عرّف عقد النقل البحرى للبضائع فى المادة (١٩٦) منه بأنه : " عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع . . . . . . بالبحر مقابل أجرة " وكذلك حينما سمح بتطبيق أحكامه على كافة وثائق النقل والتى تشمل فضلا عن سند الشحن العادى ، السند لأجل الشحن (م١/١٩٩) ، وإيصال استلام البضاعة (م٢/١٩٩) ، وأمر التسليم (م٢١٢) ، وغيرها من الوثائق التى تسفر عنها التطورات الملاحية الحديثة .

فإذا كان النقل قد تم بموجب عقد نقل بحرى ، بالمعنى المشار إليه ، سرت معاهدة هامبورج ، إن كان النقل دولياً ، أو قانون التجارة البحرية ، إن

---

(١) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١٥ ، ص ٢١ .
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٤١٠ ، ص٤١٦ .

كان النقل داخلياً ، . وذلك بغض النظر عن الصورة التى يتم فيها هذا النقل، سواء أكان نقلاً بواسطة ناقلين متعددين ، أم نقلاً لشحنات متتابعة ، أم نقلا متعدد الوسائط ، أم نقلا استثنائياً . وتفصيل ذلك فيما يلى :

١ - النقل بواسطة ناقلين متعددين .

يمكن تصور تعدد الناقلين فى حالتين أساسيتين نصت عليهما معاهدة هامبورج ، وكذا قانون التجارة البحرية وهما : حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى ، وحالة النقل المتتابع البحرى .

أ - النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى :

اذا كان الغالب أن يبر م عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن على أن يقوم الناقل بنقل بضاعة الشاحن على سفينته التى يملكها أو يستأجرها ، فإنه قد يحدث أن تنتفى هذه الصلة ، كلياً أو جزئياً ، بين الناقل والسفينة الناقلة ، ومن ثم يعهد الناقل الذى أبرم عقد النقل البحرى مع الشاحن إلى ناقل آخر بتنفيذ كل عملية نقل البضائع أو جزء منها ، ويقوم هذا الأخير بنقل البضاعة بالفعل على سفينته التى يملكها أو يستأجرها . ويسمى الناقل الأول، فى هذه الحالة ، بالناقل المتعاقد "transporteur contractant" كما يسمى الناقل الثانى بالناقل الفعلى أو البديل " transporteur substitiue ".

وقد أخذت معاهدة هامبورج بهذه الفكرة ، وقررت سريان أحكامها على النقل البحرى بهذه الكيفية ، وعرفت الناقل (المتعاقد) ، فى المادة (١/١) منها بأنه : " كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر " . كما عَرّفت الناقل الفعلى أو (البديل) فى الفقرة الثانية من نفس المادة بأنه : " كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل ، كما يشمل كل شخص آخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ " . فضلاً عن تنظيم المعاهدة فى مادتها العاشرة لمسئولية الناقل البحرى فى حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى ، وذلك على النحو الذى سنوضحه فى حينه .

ولاشك أن تنظيم معاهدة هامبورج لهذا النوع من النقل يحقق اتساعاً فى نطاق تطبيقها ، ويلبى حاجة الممارسات البحرية الحديثة ، ويسد ثغرة كانت موجودة ، بهذا الصدد ، فى ظل معاهدة بروكسل التى أغفلت تنظيم هذا النوع من النقل وخلت من أية إشارة إلى الناقل الفعلى (١).

وقد اقتفى قانون التجارة البحرية ، فى هذا الشأن ، أثر معاهدة هامبورج وعرض لهذا الوضع ونظمه فى المادة (٢٤٣) من حيث المسئولية وتحديدها . وذلك بشأن النقل الخاضع لأحكامه .

ب - النقل المتتابع البحرى : transport successif

قد يتفق الناقل مع الشاحن على أن يتولى نقل البضاعة إلى نقطة معينة ، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان لينقلها بدوره إلى نقطة لاحقه ، ثم يسلمها هذا الناقل إلى ناقل ثالث ، وهذا إلى رابع ، وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى ميناء الوصول .

ومثاله أن يتفق فى العقد على أن يتولى الناقل المتعاقد (الناقل الأول) ، ولنفرض أنه شركة مصر للملاحة ، نقل البضاعة من الاسكندرية إلى بيريه ، ثم تسلمها إلى شركة يونانية للملاحة (معينة بالاسم) لنقلها إلى موسيليا ، وهناك تسلم البضاعة إلى شركة فرنسية للملاحة (معينة بالاسم أيضاً) ، لنقلها إلى نيويورك (٢).

ويطلق على النقل البحرى فى هذا الفرض " النقل المتتابع البحرى " وفيه يتفق الشاحن مع الناقل الأول على نقل البضاعة بموجب عقد واحد يغطى الرحلة بأكملها ، حيث يصدر الناقل الأول سند شحن واحد لكل عمليات النقل المتتابع يذكر فيه ميناء التفريغ النهائى ، مع حفظ حق الناقل فى تغيير السفينة ، ويسمى سند الشحن فى هذه الحالة بسند الشحن المباشر " Connaissement Directe " . وهو سند نقل يتعهد فيه الناقل الأول

---

(١) J . F. Wilson, carraige of goods by sea , pitman , London, 1988, p 214 .

(٢) د. محسن شفيق . السابق . رقم ١١٣ ص ١٣٢ .

بنقل البضاعة فى جزء من الرحلة بأدواته الخاصة ، ويعهد بتكملة الأجزاء اللاحقة إلى ناقل أو ناقلين آخرين ، حيث يتولى هذا الناقل الأول إبرام عقد النقل الثانى أو عقود النقل التالية إن تعددت . وحينئذ يكون الناقل الأول ناقلاً فى عقد النقل الأول ووكيلاً بالعمولة بالنسبة للعقود التالية [١].

ويقترب هذا النوع من النقل البحرى مع النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى فى أن الناقل الأول يعد بمثابة الناقل المتعاقد ، بينما يعد الناقل الثانى أو الثالث بمثابة الناقل الفعلى ، فى حين يفترقان فى أن الناقل المتعاقد فى الصورة السابقة يعهد إلى الناقل الفعلى بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل ودون علمه أحياناً ، بينما لايصدر الناقل فى النقل المتتابع سند الشحن المباشر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن.

وقد وسعت معاهدة هامبورج نطاق تطبيقها ليشمل حالة النقل المتتابع، فنظمت أحكام مسئولية الناقل ، فى هذه الصورة ، وكيفية تحديدها ، وذلك فى مادتها الحادية عشرة ، محققة بذلك ميزة كبيرة للعاملين فى المجال البحرى نظراً لحدوث هذا النوع من النقل فى الحياة العملية كثيراً . وذلك خلافاً لمعاهدة بروكسل التى خلت من مثل هذا التنظيم [٢] .

وقد سار قانون التجارة البحرية ، بهذا الصدد ، على نهج معاهدة هامبورج، وعالج النقل المتتابع ونظمه فى المادة (٣/٢٤٣) منه من حيث المسئولية وتحديدها ، وذلك فى إطار النقل البحرى الخاضع لأحكامه .

٢ - نقل الشحنات المتتابعة :

تناولت اتفاقية هامبورج ، خلافاً لاتفاقية بروكسل ، فى المادة (٤/٢) منها حالة جديدة لنقل البضائع بالبحر ، وهى حالة نقل كمية من البضائع فى

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق رقم ٥٤٦ ص ٥٥٢ .

(2) C.Legendre, La convention des Nations - Unies sur le transpert de marchandises par mer, D.M.F, 1978 , P 393 .

المستقبل فى سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة زمنية معينة ، وقضت الاتفاقية بجواز تطبيق أحكامها على كل شحنة من هذه الشحنات ، ومعنى ذلك أن كل شحنه ستعتبر كما لو كانت محلاً لعقد قائم بذاته تسرى عليه أحكام الاتفاقية متى توافرت فيه الشروط الواردة فى المادة الثانية سالفة الذكر ، أى توافر له المعيار الجغرافى للدولية وكونه نقلاً بين دولتين مختلفتين فى وجود حالة من الحالات المشار إليها .

وهذا الحكم المستحدث فى الاتفاقية يوسع ، أيضاً من نطاق تطبيقها بشأن نوعية النقل البحرى الخاضع لأحكامها .

٣ - النقل متعدد الوسائط [١] : " Transport Multimodal"

قد يقع النقل البحرى ضمن عملية نقل مختلطة تشتمل ، فضلاً عن النقل بالبحر ، على نقل آخر بالبر أو النهر أو الجو ، وهو مايطلق عليه " النقل متعدد الوسائط ". وهو نقل ذائع الصيت فى الممارسات البحرية الحالية بسبب انتشار استعمال المستوعبات " Containers" فى تعبئة البضائع.

ولما كانت معاهدة هامبورج لاتسرى إلا على النقل بموجب عقد نقل بحرى، فإنها قضت فى المادة (٦/١) منها بأنه متى اشتمل عقد النقل على نقل بحرى ونقل بوسيلة أخرى ، فإن هذا العقد لايعتبر عقد نقل بحرى ، فى ظل هذه المعاهدة ، إلا بالقدر الذى يتعلق فيه بالنقل بحراً . وعلى هذا فإن المعاهدة، فى حالة النقل متعدد الوسائط ، لاتسرى إلا على المرحلة التى

---

(١) راجع بشأن النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع :

- بالعربية : د. نادية معوض ، مسئولية متعهد النقل فى النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع ، حقوق القاهرة ، ١٩٨٩ ، د. فاروق ملش : النقل المتعدد الوسائط . الأوجه التجارية والقانونية ، الشنهابى للطباعة والنشر . ١٩٩٦ .

- وبالفرنسية : A. vallier , La convention de la C.N.U: C.E.D. du 24 Mai 1980 sur le transport multimodal de marchandises, these, Aix, 1983.

تكون فيها البضاعة محل نقل بالبحر ، وهى فترة النقل من ميناء إلى ميناء آخر .

٤ - النقل الاستثنائى :

تسرى معاهدة هامبورج على النقل الاستثنائى سواء نشأت طبيعته الاستثنائية عن الظروف التى يتم فيها ، كما لو اقتضى النقل خرق حصار بحرى أثناء الحرب ، أو عن طبيعة البضاعة محل النقل ، كما لو كانت البضاعة المنقولة عبارة عن متحف آثار أو مواد نووية . وذلك لأن المعاهدة لم تتضمن أى نص يجيز للناقل الاتفاق مع الشاحن على استبعاد النقل الاستثنائى من نطاق تطبيق المعاهدة ، فضلا عن أن المعاهدة قد اختارت تطبيق أحكامها على كل نقل بحرى دولى تتوافر فيه الشروط التى تتطلبها وليس من بينها شرط ألا يكون النقل ذا طبيعة استثنائية [١].

ويأتى هذا الحكم على نحو يخالف ماورد فى معاهدة بروكسل التى كانت مادتها السادسة تخرج النقل الاستثنائى من نطاق تطبيقها لتدخله فى نطاق الحرية التعاقدية . حيث كانت تجيز اتفاق الناقل والشاحن على الشروط المنظمة لهذا النوع من النقل ، خارج نطاق المعاهدة ، وذلك متى كان النقل استثنائياً ولم يصدر سند شحن بشأنه ، بل دوُنت شروطه فى وثيقة خاصة يتفق فيها على عدم قابليتها للتداول ، فضلاً عن عدم اشتمال هذا الاتفاق على ما يخالف النظام العام . فإذا توافرت فى النقل هذه الشروط فإن الأحكام الواردة فى المعاهدة لاتسرى عليه .

وعند الموازنة بين موقف المعاهدتين ، بهذا الصدد ، يتضح أن معاهدة هامبورج اكتسبت أرضا جديدة بسريان أحكامها على النقل الاستثنائى ، وذلك مراعاة لجانب الشاحن الذى يستطيع التمسك بالأحكام الواردة فيها بغض النظر عن نوعية النقل البحرى . أما معاهدة بروكسل فقد اختارت الوقوف إلى جانب الناقل بإخراج النقل الاستثنائى من نطاق تطبيقها

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق ، رقم ٤١٣ ، ص ٤١٩ .

والزج به فى دائرة الحرية التعاقدية . ومن ثم يستطيع الناقل أن يتفق مع الشاحن على أحكام تخالف ماورد فى المعاهدة مقابل هذا النقل الاستثنائى ، وذلك كزيادة أجرة النقل ، أو تخفيض الحد الأقصى للتعويض ، أو تعديل عبء الإثبات ، أو النزول عن مبلغ التأمين على البضاعة ، أو غيرها من الشروط التى تعوضه عن مخاطر هذا النوع من النقل [١] .

وفى صدد اختيار قانون التجارة البحرية بين المعاهدتين ، فقد سار القانون، هذه المرة ، على النهج الوارد فى معاهدة بروكسل مراعاة لجانب الناقل ، وإن كان قد رأى فى التشديد الوارد فى شروط إخراج هذا النوع من النقل من مظلة القانون موازنة بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن ، وذلك حتى لايتحول الأمر إلى ثغره تبتلع الأصل ، وهو تطبيق الأحكام الواردة فى القانون .

(ثانيا) : استبعاد مشارطات إيجار السفن[٢]

Les contrats d,Affretements

ذكرنا منذ قليل أن عقد النقل البحرى للبضائع هو عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضاعة بحراً من ميناء إلى آخر لقاء أجرة ،وبالتالى فإن محل هذا العقد يتمثل فى البضائع المراد نقلها . أما عقد إيجار السفينة فهو ، عقد يتعهد بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة بأكملها أو جزء منها للانتفاع بها لمدة زمنية أو لرحلة أو لرحلات متعددة لقاء أجرة متفق عليها ، وبالتالى فإن محل هذا العقد يتمثل فى السفينة أو الجزء من السفينة الذى يضعه المؤجر تحت تصرف المستأجر .

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق ، رقم ٥٣٧ ، ص ٥٤٥.

(١) راجع تفصيلاً بشأن مشارطات إيجار ا لسفن :

- بالعربية : د. على جمال الدين عوض ، . مشارطات إيجار السفينة ، دار النهضة العربية ، ١٩٨٧ ، د. أحمد حسنى ، عقود إيجار السفن ، منشأة المعارف ١٩٨٥ .

- وبالانجليزية : M. wilford & others , Time charters . L. L. P. 1989 & F. M. Ventris , Tanker voyage charter party , kluwer , 1986.

ولما كانت فلسفة عقد النقل البحرى تختلف عن فلسفة عقد إيجار السفينة ، ولما كانت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحرى نظراً لعدم تكافؤ المراكز القانونية والاقتصادية والواقعية بين الناقل والشاحن ، فإن جهوداً ضارية فى القدم بذلت لإعادة هذا التوازن المفقود ، وهو الأمر الذى لاحاجة له بصدد عقود إيجار السفن حيث تتكافأ المراكز القانونية والاقتصادية لكل من المؤجر والمستأجر .

ولذلك فإنه كان من الطبيعى أن تقصر معاهدة بروكسل ومن بعدها معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية ، أحكامها على عقد النقل البحرى دون مشارطات إيجار السفن، وجاءت نصوصها بشأن هذا الإقصاء واضحة وصريحة ومتماثلة قاضية بأن " أحكام هذه المعاهدة لاتسرى على مشارطات إيجار السفن " (م٥/٢بروكسل ، م٢/٣هامبورج ، م ٢/٢٢٧ بحرى) .

وإذا كانت النصوص المنظمة لعقد النقل البحرى متفقة على إقصاء مشارطات إيجار السفن عن نطاق تطبيقها ، فإن الأمر ليس بهذا الوضوح فى حالة سندات الشحن الصادرة بموجب مشارطة إيجار :

وبداءة نقرر أننا لانقصد بهذا الفرض الحالة التى يستغل فيها المستأجر السفينة محل الإيجار فى نقل بضائع الغير ، ويصدر بمناسبة هذا النقل سندات شحن ، فهذه الحالة تشكل عقد نقل بحرى عادى فى حكم كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج وقانون التجارة البحرية وتسرى عليها أحكامها اذا توافرت الشروط اللازمة لذلك .

وإنما المقصود ، فى هذا الصدد ، الحالة التى تحدث كثيراً فى العمل، لاسيما فى مشارطات الإيجار بالرحلة ، وهى أن يطلب المستأجر من المؤجر إصدار سند شحن بالبضائع التى يضعها فى السفينة ، قاصداً بذلك أن يتمكن من التعامل عليها أثناء وجودها فى الطريق بالبيع مثلاً أو بالرهن .

فإذا أصدر المؤجر سند الشحن بناء على طلب المستأجر ، فإننا نجد

أنفسنا بين وثيقتين : مشارطة إيجار من ناحية ، وسند شحن صادر بموجبها من ناحية أخرى ، وهنا يثار التساؤل عن الوثيقة التى تكون سنداً للعلاقة القائمة ، وهل هى مشارطة الإيجار أم سند الشحن ؟ بما يترتب على ذلك من إقصاء أو تطبيق المعاهدة أو القانون المطبق على النقل البحرى .

ولحل هذا التساؤل نصت المادة (٢/٥) من معاهدة بروكسل على أنه: "إذا صدرت سندات شحن فى حالة سفينة أبرمت بشأنها مشارطة إيجار فإن هذه السندات تخضع لنصوص هذه الاتفاقية " . ولأول وهلة يبدو هذا النص غامضاً وعاماً وموحياً بأن العلاقة قد تحولت من مشارطة إيجار إلى عقد نقل سواء بين المؤجر والمستأجر أو بين المؤجر والغير حامل السند .

بيد أنه ينبغى حتى ندرك حقيقة هذا النص أن نفسره فى ضوء المادة (١/ب) من المعاهدة التى عرفت عقد النقل بأنه يشمل أيضاً " كل سند شحن صدر بموجبه مشارطة إيجار وذلك منذ اللحظة التى ينظم فيها هذا السند العلاقة بين الناقل وحامل السند " . ومعنى هذا أن الاتفاقية تفرق بين علاقتين " **(الأولى)** هى العلاقة بين المؤجر والمستأجر ، وهذه تظل على الرغم من إصدار سند الشحن محتفظة بطبيعتها كمشارطة إيجار ، وتكون بهذا الوصف خارج نطاق الاتفاقية ، **(والثانية)** هى العلاقة بين المؤجر (الناقل) والغير الذى انتقل إليه السند كالمشترى أو الدائن المرتهن ، وهذه تعتبر عقد نقل بحرى يدخل فى نطاق تطبيق الاتفاقية .[١]

ويترتب على ذلك أنه إذا صدر سند الشحن ولم يقع عليه أى تعامل ، وظل فى يد المستأجر ، فلا أثر لإصدار السند . أما إذا وقع التعامل على السند فانتقل إلى شخص ثالث ، فإن السند هو الذى ينظم العلاقة بين المؤجر **(الناقل)** وهذا الشخص ، وتسرى أحكام الاتفاقية على هذه العلاقة . أما العلاقة بين المؤجر والمستأجر فتظل محتفظة بطبيعتها كمشارطة إيجار لا شأن للاتفاقية بها .

---

(١) د. محسن شفيق . السابق . رقم ٢٩ . ص ٣٨.

وهذا الحل الوارد فى معاهدة بروكسل أكدته معاهدة هامبورج وذلك حين نصت فى المادة (٣/٢) منها على أنه " ومع ذلك إذا صدر سند شحن استناداً إلى مشارطة إيجار ، سرت أحكام الاتفاقية على هذا السند إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل السند بشرط ألا يكون هذا الحامل هو المستأجر " . وهكذا فإن إضافة عبارة " بشرط ألا يكون هذا الحامل هو المستأجر " قصد بها إزالة كل شك فى الحل الذى أيده النص ، وهو أن أحكام الاتفاقية لاتسرى إلا منذ اللحظة التى تبدأ فيها فاعلية سند الشحن ، وهذه الفاعلية لاتبدأ إلا منذ أن يتم التعامل على السند فينتقل إلى يد حامل غير المستأجر .

كذلك فإن قانون التجارة البحرية قد تبنى نفس الحل وذلك حين نص فى المادة (٢/٢٢٧) منه على أنه : " لا تسرى أحكام المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة السابقة على ما يأتى : ... (ب) النقل بمقتضى عقد إيجار إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسرى أحكام هذه المسئولية ابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل " .

وإذا كانت معاهدة هامبورج قد تبنت نفس الأحكام الواردة فى معاهدة بروكسل ، فى هذا الصدد ، إلا أن معاهدة هامبورج ، وتبعها فى ذلك قانون التجارة البحرية ، تتميز بأنها قد وضعت الحد الفاصل بين عقود النقل البحرى ومشارطات إيجار السفن ، وذلك عندما تبنت معياراً موضوعياً مستمداً من محل العقد ، كما أنها بهذا التوسع فى نوعية النقل البحري الخاضع لأحكامها قد جارت التطورات الملاحية الحديثة محققة مصالح الطوائف البحرية المختلفة .

الفرع الثالث

البضائع المنقولة بحراً

Les marchandises transportees par mer

جاءت معاهدة هامبورج فى شأن البضائع التى تسرى عليها متميزة بوضوح واتساع جاوز ذلك الذى ورد بهذا الشأن فى معاهدة بروكسل ، وسايرها فى ذلك قانون التجارة البحرية فى خصوص النقل الخاضع لأحكامه . فمعاهدة هامبورج تسرى على جميع أنواع البضائع المنقولة بحراً ، بغير استثناء ، إذ يشمل مصطلح البضائع الوارد بها ، فضلاً عن البضائع العادية ، الحيوانات الحية ، والبضائع المشحونه على سطح السفينة ، والبضائع الخطره ، وكذا المستوعبات وغيرها من الأوعية التى تستخدم فى تعبئة البضائع . وذلك على التفصيل الآتى :

(أولاً) الحيونات الحية : Les animaux vivants

رغم كون الحيوانات الحية من البضائع التى تباع وتشترى ، إلا أنها تتميز بأنها كائنات ذات حياة وإرادة ، تؤثر فيها عوامل صحية ونفسية ، فقد يسقمها دوار البحر فتنفق ، وقد يزعجها هياج البحر فتثور وتتقاتل ، وقد يكون بعضها مريضا فينقل علته إلى غيره . ولذلك فإن نقل الحيوانات الحية ينطوى على مخاطر خاصة ، فضلا عما يلقية على عاتق الناقل من تبعات إضافية .

فبالنسبة للمخاطر الخاصة لنفرض مثلاً سيركاً متجولاً ينتقل بالبحر من دولة إلى أخرى حاملاً معه أسوده ونموره وفيلته وقروده وخيوله ، أو قطيعاً من الغنم أو البقر تصدره دولة إلى أ خرى للذبيح أو لتحسين فصيلة الماشية بها ، ولنتصور ما قد يحدث لهذا الحشد من الحيوان من أحداث أثناء السفر بالبحر ، خاصة إذا طالت الرحلة فاستغرقت أياما عديدة (١) .

أما بالنسبة للتبعات الاضافية التى يلقيها هذا النوع من النقل على عاتق الناقل ، فتتمثل فى إطعام هذه الحيوانات والعناية بها صحياً الأمر الذى يستلزم الاتفاق على أن يصحبها مندوب عن الشاحن يتولى العناية بها أو طبيب يتولى رعايتها ومايستتبعه ذلك من اتفاق بين الناقل والشاحن على إدراج بنود خاصة فى عقد النقل لاتدرج فى عقود نقل غيرها من البضائع ، كالاتفاق على أن يعفى الناقل من المسئولية عن نفوق هذه الحيوانات أو عن سوء العناية بها أثناء النقل .(١)

لكل هذه الاعتبارات كانت المادة (١/جـ) من اتفاقية بروكسل تقضى بعدم سريان أحكامها على الحيوانات الحية حيث يشمل مصطلح " البضائع " بمفهوم الاتفاقية الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أى نوع كانت عدا الحيوانات الحية ، لذلك فقد ترك هذا النوع من النقل للحرية التعاقدية .

بيد أنه لوحظ ، أثناء تطبيق معاهدة بروكسل ، عدم أخذ كثير من الدول التى نقلت أحكامها بمنهجها فى شأن استبعاد نقل الحيوانات الحية وتفضيلها إخضاع هذا النقل للأحكام التى تسرى على مسئولية الناقل البحرى بصفة عامة وذلك فى مقابل بعض الاستثناءات التى تأتى فى مقدمتها إجازة شرط إعفاء الناقل من المسئولية عنها ، كذلك فإن الدول المصدرة لهذه الحيوانات كانت تلح على إخضاع نقلها لأحكام الاتفاقية (٢) .

ولذلك فإن اتفاقية هامبورج قررت سريان أحكامها على نقل الحيوانات الحية ، وأكدت في المادة (٥/١) منها على أن : " يشمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية . . . " وذلك لابراز الفرق بينها وبين اتفاقية بروكسل ، فى هذا الخصوص ، من حيث اتساع نطاق تطبيقها ليشمل هذا النوع من النقل ، وسايرها فى ذلك قانون التجارة البحرية .

بيد أن كلاً من المعاهدة والقانون وإن وسعا نطاق تطبيقهما ليشمل

---

(١) د. على البارودى ، السابق ، رقم ١١٦ ، ص ١٤٣.

(٢) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٢٦ ، ص ٣٤.

البضائع الحية ، فإنهما قد وضعا لمسئولية الناقل عنها نظاماً خاصاً سيأتى تفصيله فى حينه .

(ثانيا) *البضائع المشحونه على سطح السفينة* : transporten pontée

الأصل أن يتم رص البضاعة داخل عنابر السفينة المخصصة لها ، بحيث يتم ترتيبها وتنظيمها وفقا لطبيعتها وظروفها ، وطبيعة البضائع الأخرى المشحونة معها مما يحقق سلامة السفينة والبضائع المنقولة . ولذلك فإن رص البضاعة على سطح السفينة غير مسموح به ، كقاعدة عامة ، وذلك لأنه يعرض البضائع للتلف نتيجة التبلل بمياه البحر ، والتعرض لأشعة الشمس وحرارتها ، فضلاً عن تعريضها للهلاك بالسقوط فى البحر ، وكذا تعريضها لخطر عدم دخولها ، كأصل عام ، فى حساب الخسارات البحرية المشتركة ، وضياع قيمتها على صاحبها نهائياً إذا اضطر الربان للتضحية بها بإلقائها فى البحر لإنقاذ باقى الشحنه المنقولة ، وأخيرا قد يعرض الرص على السطح السفينة للخطر نتيجة زحزحة البضاعة من جراء عاصفة أو غيرها مما يؤدى إلى اختلال توازن السفينة وتعريضها للغرق .

ونظراً لهذه المخاطر التى ينطوى عليها النقل على سطح السفينة ، فإن المادة (١/جـ) من اتفاقية بروكسل كانت تقضى بعدم سريان أحكامها على نقل البضائع على ظهر السفينة ، حيث يشمل مصطلح البضائع، فى مفهومها ، الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أى نوع كانت عدا المشحونات التى يذكر فى عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة ، وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة، وعلى هذا فإن معاهدة بروكسل تشترط ، حتى يخرج نقل البضائع من نطاق سريان أحكامها ، أن يذكر فى سند الشحن أن البضاعة قد شحنت على سطح السفينه ، وأن يتم النقل فعلاً بهذه الكيفية [١] .

---

(١) E. Du. Pontavice & p. Cordier , op. cit, p. 21.

بيد أن واضعى معاهدة هامبورج لاحظوا أن البضائع التى يتم نقلها بهذه الطريقة لاتختلف عن غيرها من البضائع إلا فى أمر عرضى هو نقلها بهذه الكيفية التى وإن كانت تقتضى معاملة مسئولية الناقل عنها معاملة خاصة ، فإنها لاتبرر إقصاءها كلية عن نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية[1] . ولهذا فقد قررت معاهدة هامبورج سريان أحكامها على نقل البضائع المشحونه على سطح السفينة ، وسايرها فى ذلك قانون التجارة البحرية ، وإن كانا قد وضعا فى شأن هذا النوع من النقل قواعد خاصة سنبرزها في حينها.

(ثالثاً) البضائع الخطرة : Les marchandises dangereuses

لما كان نقل البضائع الخطرة يشكل تهديداً للسفينة ومايوجد بها من أرواح وأموال ، فقد عنيت اتفاقية بروكسل ، وكذا اتفاقية هامبورج ، وسايرهما فى ذلك قانون التجارة البحرية ، بوضع قواعد خاصة تنظم هذا النقل ، الأمر الذى يفيد دخول هذه البضائع فى نطاق تطبيق هذه التشريعات . وسيأتى الحديث فى حينه عن هذا التنظيم .

وقد جاء اصطلاح " البضائع الخطرة " فى اتفاقية هامبورج دون أن تصحبه بتعريف أو بيان ، وجاء فى اتفاقية بروكسل مصحوباً بأمثلة هى : البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار ، وبضابط عام هو . "البضائع التى ما كان الناقل ليرضى بشحنها لو علم بطبيعتها وخواصها " .

وفى الحقيقة فإنه من العسير وضع تعريف للبضاعة الخطرة نظراً للتطور العلمى الذى يكشف كل يوم عن مركبات كيماوية مدمرة ، ولهذا درجت التشريعات الوطنية وبعض المنظمات الدولية المعنية بالملاحة البحرية على وضع قوائم متحركة تتغير من حين إلى آخر لتوائم التطور العلمى.[2]

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق . رقم ٢٦ ، ص ٣٥.
(٢) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١١٧ ، ص ١٣٨.

(رابعا) مستوعِبات النقل "Engin de transport" **او المغلّفات** "Amballage"

مستوعِبات النقل أو الحاويات أو المغلّفات هى أوعية أو صناديق ضخمة توضع فيها البضائع ، وهى تتفاوت فى حجمها وفقاً لطبيعة البضائع التى توضع فيها سواء أكانت سائبة أم مغلفة تغليفاً بسيطاً ، وهى تصون البضاعة من التلف ، وتيسر شحنها وتفريغها وفرزها وتسليمها عند الوصول.

وقد أغفلت معاهدة بروكسل تنظيم مسألة المستوعبات أو الحاويات أو الأوعية وغيرها مما يستخدم فى تعبئة البضائع ، الأمر الذى كان يشكل نقصاً وعدم مسايرة من المعاهدة للتطورات الملاحية الحديثة ، الأمر الذى تفادته معاهدة هامبورج حيث نصت فى المادة (٥/١) منها على أنه عندما تكون البضاعة مجمعة فى حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة أو مغلفة، فإن البضائع تشمل أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن [١] .

وهكذا فإن البضاعة المجمّعة فى مستوعِبه أو ما على شاكلتها أو المغلفة تشمل ، لامجرد البضائع ذاتها ، وإنما تمتد لتشمل حاوياتها أو مغلفاتها اذا كانت تلك الحاويات أو المغلفات مقدمه من الشاحن . وقد ساير قانون التجارة البحرية معاهدة هامبورج ، فى هذا الشأن،على النحو الذى سيرد بيانه فى حينه .

---

(١) أثير جدل طويل فى لجنة الصياغة الأولى الممهدة لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨ بصدد مضمون اصطلاح البضائع حول ما إذا كان هذا المصطلح يشمل حاويات النقل أو المغلفات أو غيرها من الأوعية المستخدمة لتعبئة وتغليف البضائع فى حالة ما إذا كانت البضائع المشحونة مجمعة فى حاويات أو ما على شاكلتها ، واقترحت بعض الدول ، فى هذا الصدد ، التمييز بين المغلفات الدائمة ، أى القابلة لأن يعاد استعمالها ، وبين المغلفات التي لا يمكن إعادة استعمالها ، واقتصار شمول مفهوم البضائع على المغلفات الأولى دون الثانية ، غير أن النص النهائى جاء فى هذا الصدد ، دون إجراء هذه التفرقة . راجع د. سعيد يحيى . السابق، رقم ٢٩ ، ص ٦١ .

ولاشك أن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ بهذا التوسع فى مصطلح البضائع التى تسرى عليها قد واكبت الممارسات البحرية الحالية ، وجارت التطور الفني الحديث فى صناعة النقل ووسائل الشحن والتعبئة وعلى رأسها انتشار النقل بالمستوعبات أو أوعية الشحن ، فضلاً عن أن نقل الحاويات أو المستوعبات يتم عادة على سطح السفينة وفقاً للعادات والأعراف التجارية حيث يضمن المجهزون ، عادة ، سندات الشحن شرطاً يقضى بأن البضائع المشحونة فى أوعية الشحن يمكن نقلها على سطح السفينة أو فى عنابرها دون حاجة إلى إخطار الشاحن ، كذلك تقضى اللوائح السائدة فى العمل بنقل البضاعة الخطرة على سطح السفينة (١) .

---

(١) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ٢١ ، ص ٢٥.

المبحث الأول

إبرام عقد النقل البحرى للبضائع وإثباته

لم تفرد معاهدة هامبورج ١٩٧٨ ، ومن قبلها معاهدة بروكسل ١٩٢٤، وكذا قانون التجارة البحرية ١٩٩٠أحكاماً خاصة لإبرام عقد النقل البحرى للبضائع بحسبان كفاية الرجوع ، بهذا الشأن ، إلى القواعد العامة فى إبرام العقود ، بينما كان الأمر على خلاف ذلك بصدد إثبات العقد حيث اختصت وثائق النقل المثبتة لهذا العقد بأحكام تفصيلية .

وعلى هذا فإننا نقسم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو الآتى :

المطلب الأول : إبرام عقد النقل البحرى للبضائع .

المطلب الثانى : إثبات عقد النقل البحرى للبضائع .

المطلب الأول

إبرام عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل البحرى للبضائع من العقود الرضائية أي التي تتم بتوافق إرادة طرفيها ، كما أنه يخضع للقواعد العامة من حيث أركانه العامة وهى الرضا والمحل والسبب والأهلية .

(أولاً) أطراف العقد

سبق تعريف عقد النقل البحرى للبضائع بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجرة يلتزم بها الشاحن .

ويتضح من هذا التعريف أن عقد النقل البحرى للبضائع يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة ، والشاحن من جهة أخرى . فالناقل هو الشخص الذى يلتزم بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر لقاء أجرة معلومة سواء أكان مالكا للسفينة أم مجهزاً لها أم مستأجراً إياها . والشاحن هو الشخص الذى

يتعهد بتقديم بضاعة لنقلها سواء أكان مالكاً لها أم بائعاً لها يرسلها إلى مشتريها أم وكيلاً بالعمولة عن مالكها (١) .

وهكذا فإن عقد النقل البحرى للبضائع عقد ثنائى الأطراف يبرم بين الناقل والشاحن ، وهو يظل ثنائياً حتى إذا كان المرسل إليه البضاعة شخصاً آخر خلاف الشاحن ، حيث إنه إذا كان عقد النقل البحرى يعطى المرسل إليه بعض الحقوق تجاه الناقل ، كما يلزمه ببعض الالتزامات ، فإنه لا يدخله طرفاً فى العقد (٢).

(ثانيا) الرضا

عقد النقل البحرى للبضائع عقد رضائي حيث ينعقد بمجرد توافق إرادتى الناقل والشاحن الصحيحة والخالية من العيوب ، فلا يشترط لإبرامه صيغة معينة ، كما لا يشترط إفراغه في شكل خاص .

والرضا ضرورى لإبرام العقد . ولذلك فإذا وجد الربان فى السفينة قبل السفر ، بضائع غير مثبتة فى سند الشحن أو فى إيصال استلام البضائع ، فإنه يجوز له إخراجها من السفينة أو نقلها بأجرة تعادل أجرة نقل بضاعة من نفس النوع في نفس محل النقل ، مع احتفاظه بحقه فى المطالبة بالتعويض . أما إذا وجد الربان فى السفينة مثل هذه البضاعة أثناء السفر ، فإنه يجوز له الأمر بإلقائها فى البحر إذا كان من شأنها إلحاق الضرر بالسفينة أو بالبضاعة المشحونة ، أو إذا كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تزيد على قيمتها ، أو إذا كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً (م ٢٠٨/١ بحرى) .

والأصل أن يتم إبرام العقد باتفاق طرفيه بعد مناقشتهما للشروط الواردة فيه ، غير أن ظروف الممارسات البحرية الحالية جعلت شبهة الإذعان تحوم حول عقد النقل البحرى للبضائع خاصة فى حالة عقد النقل البحري للبضائع بسند شحن على سفن الخطوط المنتظمة حيث يقتصر دور الشاحن

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم٤٥٢، ص ٤٥٣.
(٢) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ١٦٨ ، ص ٣٠٢.

على قبول الشروط الموضوعة من قبل الناقل ، الذى يحتكر هذه الخدمة ، أو رفضها دون مناقشتها أو تعديلها [1]. مما حذا بالمشرع الدولى فى معاهدة بروكسل (م ٨/٣) ، وفى معاهدة هامبورج (م ٢٣) وكذا بالمشرع الوطنى فى قانون التجارة البحرية (م ٢٣٦) إلى وضع أحكام آمرة لايجوز الاتفاق على مخالفتها تهدف إلى تخفيف غلواء الاشتراطات التي يضعها الناقل ، وتحمى الشاحن وهو الطرف الضعيف فى العقد .

(ثالثاً) موضوع العقد

يعتبر عقد النقل البحرى للبضائع عقداً ملزماً للجانبين ، حيث يرتب التزامات على عاتق طرفيه . فيلتزم الناقل باستلام البضاعة ونقلها على سفينة ثم تسليمها للمرسل إليه ، ويلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل حتى يتمكن من نقلها ، فضلاً عن دفع أجرة النقل المتفق عليها .

(رابعاً) طبيعة العقد

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقداً تجارياً حسبما يقضى قانون التجارة . فهو عمل تجارى دائماً بالنسبة للناقل لاحترافه ممارسة عمليات النقل البحرى ، وهو عمل تجارى بالتبعية غالباً بالنسبة للشاحن لكونه تاجراً واتصال النقل فى معظم الأحيان بنشاطه التجارى .

(خامساً) تفسير العقد

إذا كان نص عقد النقل البحرى للبضائع يشوبه الغموض ويكتنفه الإبهام وجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدين (م ١٠٥ مدنى) . وإذا كان العقد محرراً بلغة أجنبية عن الطرفين المتعاقدين أو عن أحدهما ، كما هو الشأن غالباً عند تحرير سند الشحن باللغة الانجليزية ، فسّرت عباراته بالمعنى الفنى والقانوني لهذه العبارات فى اللغة المستخدمة .

---

(١) د. مصطفى كمال طه ، القانون البحرى الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، ١٩٩٥ ، رقم ٣٣٥ ، ص ٢٤٨.

وإذا كان النقل قد تم بموجب عقد نقل نموذجى مطبوع واحتاج الأمر إلى وضع شروط خطية إضافية ، ووجد تعارض بين الشروط المطبوعة والشروط الخطية ، وجب الاعتداد بالشروط الخطية لأنها أكثر انطباقاً على إرادة المتعاقدين من الشروط المطبوعة (١).

وإذا قام المستأجر للسفينة بدور الناقل وأصدر باسمه سندات شحن لصالح الغير ، ووجد تعارض بين مشارطة الإيجار وسند الشحن ، فإن الغلبة تكون لشروط مشارطة الإيجار فى العلاقة بين المؤجر والمستأجر ، بينما تكون الغلبة لسند الشحن وحده فى العلاقة بين المستأجر والشاحن ، وذلك مالم يتضمن سند الشحن إحالة واضحة وصريحة ومحددة إلى مشارطة الإيجار ، فعندئذ يجب الاعتداد بالشروط الواردة فى مشارطة الإيجار وحدها .

المطلب الثانى

إثبات عقد النقل البحرى للبضائع

خرج المشرع البحرى على قاعدة حرية الإثبات فى المواد التجارية وأوجب إثبات عقد النقل البحرى بالكتابة (م ١٩٧ بحرى) . وذلك حسماً للمنازعات فى المستقبل .

وعلى هذا فإن اشتراط الكتابة بالنسبة لعقد النقل البحرى للبضائع إنما هو للإثبات فقط وليس لانعقاد العقد حيث يعتبر عقد النقل البحرى للبضائع، كما ذكرنا ، عقداً رضائياً لا يشترط لصحته إفراغه فى شكل خاص .

ويترتب على ذلك عدم جواز إثبات عقد النقل البحري للبضائع بالشهادة أو القرائن ، وإنما يجوز إثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كاليمين أو الإقرار (٢)، أو بإثبات تنفيذ العقد باستلام الناقل للبضاعة ونقلها بالفعل (٣).

---

(١) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٣٣٧ ، ص ٢٥٠.

(٢) د. على البارودى ، السابق . رقم ١١٦ ، ص ١٤٣ .

(٣) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٥٩ . ص ٤٦٠.

وتتخذ الكتابة فى عقد النقل البحري للبضائع صورة محرر ذائع الصيت لدى شركات الملاحة البحرية وهو " سند الشحن " بيد أن سند الشحن ليس هو الوثيقة الوحيدة ، وإنما توجد بجانبه وثائق أخرى ، ونبحث فى سند الشحن فى (فرع أول) ثم نعقبه ببيان وثائق النقل الأخرى فى (فرع ثان).

الفرع الأول

سند الشحن

Le Connaissement

خصصت اتفاقية هامبورج الباب الرابع لوثائق النقل ، وتكلمت فى سند الشحن فى المواد من ١٤ إلى ١٧ ، أما اتفاقية بروكسل فتكلمت في سند الشحن فى الفقرات الثالثة والرابعة والخامسة والسابعة من المادة (٣) ، وأضاف بروتوكول بروكسل عام ١٩٦٨ إلى الفقرة الرابعة عبارة جديدة تتعلق بحجية سند الشحن فى الإثبات . كما نظم قانون التجارة البحرية سند الشحن فى المواد من ١٩٩ إلى ٢١٠.

ونبحث في سند الشحن من حيث : تعريفه ، ووظائفه ، وإصداره ، وعدد النسخ التي تحرر منه ، وتداوله ، وبياناته ، ثم حجيته فى الإثبات .

(اولا) تعريف سند الشحن

عندما يريد الشاحن نقل بضاعته المتمثلة فى طرد أو عدة طرود من ميناء إلى آخر فإنه يبرم مع الناقل عقداً يتمثل فى وثيقة ذائعة الصيت لدى شركات الملاحة البحرية تعرف باسم " سند الشحن " وهذه الوثيقة قد تتضمن عقد النقل ذاته أو تكون مجرد وثيقة لإثباته [١].

هـذا ولم يرد تعريف لسند الشحن فى معاهدة بروكسل أو فى قانون التجارة البحرية فى حين عرفته معاهدة هامبورج فى المادة (٧/١) بأنه : " وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل ، واستلام الناقل للبضاعة أو شحنه لها ،

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق ، رقم ٣٣٧ ، ص ٣٣٦.

يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضاعة مقابل استردادها . وينشأ هذا التعهد عن وجود نص فى الوثيقة تقضى بتسليم البضاعة لأمر شخص مسمى أو لإذنه أو لحاملها ".

وعلى هذا فإن سند الشحن هو : " وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول باستلام بضاعة الثانى أو شحنه لها بغية نقلها إلى ميناء محدد " (١).

والأصل أن يصدر سند الشحن عند إجراء عملية الشحن ، أو بعد تمامها متضمناً ، ضمن بياناته ، بياناً يتعلق باسم السفينة التى يتم النقل عليها ، وذلك حتى يتمكن الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة والاستعلام عن ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها . ويطلق على سند الشحن ، فى هذه الحالة ، سند الشحن المشحون " Connaissement embarqué " لأنه يثبت ، فضلاً عن استلام الناقل للبضاعة ، واقعة شحنها على سفينة معينة .

ولكن يحدث فى العمل أن لا يتمكن الناقل من شحن البضاعة فور استلامها من الشاحن فيتسلمها على الرصيف أو فى مخازنه ، ويقوم بتسليم الشاحن سند شحن خال من تعيين اسم السفينة التي يتم النقل عليها ، ويسمى السند الذى يحرر على هذا الوجه بالسند لأجل الشحن أو السند للشحن أو السند برسم الشحن " Connaissement reçu pour embarquemant" أي السند بقصد الشحن لا المشحون فعلاً .

ويحقق السند لأجل الشحن مزايا منها أن الناقل قد لا تسمح له ظروفه دائما بتعيين السفينة التي ستنقل عليها البضاعة ، وبالتالى يستجيب السند لأجل الشحن لظروف شركات الملاحة التي تتولى النقل ، كما أنه يمكن

---

(١) M. Pourcelet , Le Transport maritime sous Connaissement , droit Canadien , Americain et Anglais , Les presses de l'université de Montreal , 1972 , No 14 , p. 19.

الناقل من تنظيم عملية تستيف ورص البضاعة في السفينة بالكيفية التي يراها ، فضلاً عن أنه يمكن الناقل من المطالبة بأجرة النقل دون انتظار لشحن البضاعة [١].

ومع ذلك فإن السند لأجل الشحن له عيوب منها أن حائزه لا يعرف مكان البضاعة وليس في إمكانه التعرف على ما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا ، بل وأكثر من ذلك لا يستطيع أن يعرف متى تصل البضاعة حيث إن الناقل يتولى شحن البضاعة على السفينة التي يجدها أو التي تناسبه [٢]. ومن عيوبه ، أيضاً ، أن البضائع قد تهلك قبل شحنها لسبب أو لآخر أو يلحقها تلف يحول دون شحنها ، كما قد يقوم الناقل بشحن البضاعة على سفينة مملوكة لشركة أخرى في الوقت الذي يكون السند لأجل الشحن الذي صدر بشأنها متداولاً مما يؤدي إلى صعوبة تحديد حقوق حامل هذا السند [٣].

ورغم ذلك فقد نظمت معاهدة بروكسل ومن بعدها معاهدة هامبورج ، وكذا قانون التجارة البحرية ، السند لأجل الشحن واعترفت به وبينت كيفية تحويله إلى سند شحن عادي أو مشحون . فالناقل يلتزم بإصدار سند الشحن عند استلامه للبضائع دون انتظار شحنها (م ٣/٣ بروكسل ، م ١/١٤ هامبورج ، م ١/١٩٩ بحرى) ، وغنى عن القول أن مثل هذا السند الصادر عند استلام البضاعة هو سند لأجل الشحن .

فإذا أصدر الناقل مثل هذا السند فإن الشاحن يستطيع تحويله عند الشحن إلى سند شحن عادي أو مشحون وذلك بإحدى طريقتين :

(الأولى) تسليم السند لأجل الشحن إلى الناقل واستلام ، بدلاً منه، سنداً مؤشراً عليه بكلمة " مشحون " يذكر فيه بالإضافة إلى بيانات السند

---

(١) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٣٤٥ ، ص ٢٥٦.

(٢) د. عبدالفضيل محمد أحمد ، السابق ، رقم ٢٨٦ ، ص ٢٣٣.

(٣) د. أحمد حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، ١٩٩١ ، رقم ٣٢ ص ٣١.

المعتادة ، بياناً يفيد أن البضاعة مشحونة على سفينة أو سفن معينة بالاسم، وتاريخ أو تورايخ الشحن (م ٧/٣ بروكسل ، م ٢/١٥ هامبورج).

(والثانية) تسليم السند لأجل الشحن إلى الناقل للتأشير عليه بكلمة " مشحون " وذلك لإثبات شحن البضاعة بالفعل على سفينة أو سفن معينة بالاسم مع بيان تاريخ أو تواريخ الشحن (م ٧/٣ بروكسل ، م ٢/١٥ هامبورج ، م ٤/١٩٩ بحرى) .

فإذا لم يطلب الشاحن من الناقل تحويل السند لأجل الشحن إلي سند شحن عادى أو مشحون ، فإن عقد النقل البحرى للبضائع يظل محكوماً بالسند لأجل الشحن بوصفه سند نقل البضائع بحراً . وهو سند شحن صحيح يثبت استلام الناقل للبضاعة ، ويثبت عقد النقل البحرى ، ويمثل البضاعة، بيد أنه لا يثبت واقعة الشحن .

وعليه فإن تنظيم سند الشحن فى معاهدتى بروكسل وهامبورج ، وكذا فى قانون التجارة البحرية ، لم يعد قاصراً على سند الشحن العادى (المشحون) وإنما ينصرف هذا التنظيم ، أيضاً ، إلى السند لأجل الشحن . حيث إن لهذا السند الأخير نفس قيمة السند المشحون عند استعماله فى عمليات الائتمان على البضائع ، ولا فرق بينهما سوى فى أن السند المشحون يؤكد وضع البضاعة على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ أو تواريخ الشحن . وذلك على عكس السند لأجل الشحن [١].

(ثانيا) وظائف سند الشحن

يتضح من التعريف السابق لسند الشحن أنه يؤدى فى العمل وظائف ثلاث هى :

١ - إثبات استلام الناقل للبضاعة أو شحنه لها : وذلك تبعاً لما إذا كان السند مشحوناً فيثبت الاستلام والشحن ، أو سنداً لأجل الشحن فيثبت الاستلام فقط . وتأتى هذه الوظيفة من أن السند ، فى الحالتين،

(١) د. أحمد حسنى .، السابق ، رقم ٣١ ، ص ٣١.

يتضمن بياناً بمقدار البضاعة ومواصفاتها والعلامات المميزة الموضوعة عليها، وحالتها الظاهرة ، بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها . فالسند يثبت إذن استلام الناقل للبضاعة أو شحنه لها وذلك بمواصفاتها الواردة فيه [١].

٢ - **إثبات عقد النقل البحرى للبضائع :** فكما ذكرنا يعد عقد النقل البحرى للبضائع عقداً رضائياً لا يشترط لصحته إفراغه في شكل خاص ، وأن الكتابة شرط لإثباته وليس لانعقاده ، وأن شركات الملاحة البحرية قد درجت على الاكتفاء بتحرير سند شحن يتضمن كافة بيانات عقد النقل ليعد وسيلة كافية لإثبات هذا العقد بما يحتويه من التزامات تقع على عاتق طرفيه .

٣ - **تمثيل البضاعة المشحونة :** حيث جرى العمل على أن سند الشحن يمثل البضاعة المشحونة ويعتبر وثيقة ملكيتها " Le titre reprsentatif des marchandises " ، وأن حائزه يعتبر حائزاً للبضاعة حيازة رمزية " possession symbolique " [٢]. ومن ثم فإن نقل ملكية السند إلى شخص معين يؤدى إلى نقل ملكية البضاعة والحق فى استلامها فى ميناء الوصول إلى هذا الأخير .

وهذا الحكم الذي استقر فى العمل قننته معاهدة هامبورج حين قررت فى المادة (٧/١) المشار إليها أن سند الشحن ينشئ تعهداً فى ذمة الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول لمن يتقدم له بالسند مقابل استرداده منه . وهذا التعهد لا يلزم أن يكون مذكوراً صراحة في السند ، إذ هو مفترض ضمناً من مجرد إصدار الناقل للسند باسم شخص معين أو لإذنه أو لحامله.

كما قنن قانون التجارة البحرية هذا الحكم عندما قرر أن سند الشحن

---

(١) M . R. Gouilloud , Droit Maritime , pedone , 1988 , No 540 , p. 309.

(٢) R. Rodière & E. Du. Pontavice , Droit Maritime , 11 e éd, Dalloz , 1991 , No . 348 ,p. 266.

يحرر من نسختين تسلم إحداهما إلي الشاحن بعد توقيعها من الناقل أو من ينوب عنه ، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعى الحق فى استلام البضاعة والتصرف فيها (م ٢٠٢/١، ٢) .

ويترتب على ذلك أنه يمكن للشاحن بيع البضاعة المشحونة أو رهنها وهى مازالت فى الطريق . ويقوم تسليم سند الشحن للمشترى أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها .

(ثالثا) إصدار سند الشحن

يلتزم الناقل بعد استلام البضاعة بإصدار سند الشحن متى طلب منه الشاحن ذلك . وهذا الالتزام أساسى وكل اتفاق على مايخالفه يقع باطلاً . وهو مقرر فى اتفاقية بروكسل فى المادة (٣/٣) ، وفى اتفاقية هامبورج فى المادة (١/١٤) ، وفى قانون التجارة البحرية فى المادة (١/١٩٩) . وينشأ هذا الالتزام على عاتق الناقل بمجرد أن تنتقل البضاعة إلى حراسته ولو لم تشحن في السفينة بالفعل . فهناك إذن فصل بين الالتزام بإصدار السند وشحن البضاعة [١].

ولم تتكلم اتفاقية بروكسل فى التوقيع على سند الشحن ، بينما اهتمت به اتفاقية هامبورج (م ٢/١٤) ، وقانون التجارة البحرية (م ٢/٢٠٢) . فسند الشحن ينبغى أن يكون موقعاً من الناقل أو من شخص آخر يفوضه فى ذلك . ولا يشترط أن يكون هذا الشخص هو الربان ، بيد أن ربان السفينة الناقلة إذا قام بالتوقيع على السند ، وهذا هو الوضع الغالب ، فالمفروض أنه يوقع لحساب الناقل .

وعلى هذا فإن توقيع الربان على سند الشحن لا يجعله طرفاً فيه مع الشاحن ، حيث إنه يوقع عليه بصفته نائباً عن الناقل الذى يظل طرفاً فى السند مع الشاحن فالربان لا يرتبط مباشرة بالشاحن بموجب هذا التوقيع ، إذ لا تقوم بينهما أدنى علاقة قانونية أو تعاقدية ، وإنما يقوم الربان بالتوقيع على السند بصفته تابعاً للناقل وممثلاً له [٢].

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١٢٥ ، ص ١٤٥.
(٢) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٠٩ ، ص ٣٣٩.

أما عن كيفية التوقيع على سند الشحن ، فإنه يجوز أن يكون بالكتابة بخط اليد "Handwriting " أو بأية وسيلة أخرى (م ٢٠٢ /٢ بحرى) . فيجوز أن يكون بالصورة المطبوعة المطابقة للتوقيع الأصلى Printed in " facsimile " أو بالتثقيب"Perforated " ، أو بالخاتم "stamped " أو بالرموز " in symbols " أو بأية طريقة أخرى آلية أو الكترونية " any mechanical or electronic means" ، وذلك شريطة ألا تتعارض هذه الطريقة مع قانون الدولة التي يصدر فيها سند الشحن (م ٣/١٤ هامبورج) وذلك لعدم ذيوع بعض هذه الطرق فى بعض الدول .

(رابعا) نسخ سند الشحن

لم تذكر اتفاقيتى بروكسل وهامبورج شيئاً عن عدد النسخ التي يجب تحريرها من سند الشحن ، وإن جعلت اتفاقية هامبورج عدد النسخ من البيانات الإلزامية التي تذكر فى سند الشحن (م ١/١٥/ح) . فيتوقف الأمر إذن على القانون الواجب التطبيق (١).

وفى قانون التجارة البحرية يتم تحرير سند الشحن من نسختين تسلم احداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى مع الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها (م ١/٢٠٢).

ولما كان من الممكن أن تتعرض النسخة المسلمة للشاحن لخطر السرقة أو الضياع ، فإنه يجوز أن تحرر من سند الشحن ، بناء على طلب الشاحن ، عدة نسخ ، وتكون كل نسخة موقعة ، ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت منه ، وتقوم كل نسخة مقام الأخري . ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة للناقل (م ٣/٢٠٢) .

---

(١) يستلزم القانون الفرنسى نسختين ، والقانون الانجليزى ثلاث نسخ ، والقانون التونسى ثلاث نسخ على أن تكون واحدة منها قابلة للتداول وهى التي تسلم للشاحن ، ولم يحدد القانون الألمانى عددا معيناً للنسخ . راجع د. محسن شفيق . السابق. رقم ١٢٧ص ١٤٦هامش رقم (٣).

(خامساً) شكل سند الشحن وتداوله

يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لإذنه أو لحامله (م ٧/١ هامبورج ، م ١/٢٠٣ بحرى) . وعلى هذا فإن سند الشحن قد يتخذ إحدى صور ثلاث تحكم تداوله وهى :

١ - **سند الشحن الإسمى :** وهو السند الذى يصدر باسم شخص معين ، وهو لا يكون كذلك إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصاً واحداً. وهذا النوع من السندات لا ينتقل الحق الثابت فيه إلا باتباع إجراءات حوالة الحق المدنية المنصوص عليها فى المادة (٣٠٥ مدنى) حيث يلزم إعلان الناقل أو من ينوب عنه بالحوالة أو قبوله لها (م ١/٢٠٣ بحرى) .

٢ - **سند الشحن الإذنى :** وهو السند الذى يصدر لإذن الشاحن أو المرسل إليه أو لأمره . ويتم تداول هذا النوع من السندات بطريق التظهير ، ويعتبر مجرد توقيع حامل السند على ظهره بمثابة تظهير ناقل للملكية (م ٣/٢٠٣ بحرى) . فيترتب على تظهير السند نقل ملكية البضاعة التي يمثلها إلى المظهر إليه الذى يحق له مطالبة الناقل أو من ينوب عنه بها فى ميناء الوصول . ويكون الناقل أو نائبه مسئولاً إذا قام بتسليمها إلى غيره . كما لا يجوز للناقل أو نائبه الاحتجاج فى مواجهة المظهر إليه حسن النية بالدفوع التي يمكنه التمسك بها فى مواجهة الشاحن المظهر ، حيث إن التظهير التام يطهر السند من الدفوع كما هو الشأن فى الأوراق التجارية .

وكما يكون التظهير ناقلاً لملكية السند فإنه قد يكون توكيلياً يقصد منه توكيل المظهر إليه في استلام البضاعة لمصلحة الشاحن المظهر ، وقد يكون تظهيراً تأمينياً يقصد منه رهن الشاحن المظهر للبضاعة التي يمثلها السند لصالح المظهر إليه . وإنما يشترط فى الحالتين ، أن يكون التظهير صريحاً لأن غيبة النص الصريح على التوكيل ، أو الرهن يجعل من التظهير ناقلاً للملكية بموجب المادة (٣/٢٠٣) من قانون التجارة البحرية [١].

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٤٠ ، ص ٤٢١.

وجدير بالذكر أن سند الشحن الإذني هو الأكثر انتشاراً في العمل لسهولة تداوله .

٣ - سند الشحن لحامله : وهو السند الذي يحرر لحامله . ويتم تداول هذا النوع من السندات بالتسليم أو المناولة (م ٣/٢٠٣ بحري) ، وهذا النوع نادر عملاً لما يتعرض له صاحبه من خطر السرقة أو الضياع .

وأخيراً فإنه يجوز للأطراف الاتفاق على خلاف الأحكام السابقة المتعلقة بتداول سند الشحن ، وذلك بالاتفاق في السند على حظر حوالته أو تداوله (م ٤/٢٠٣ بحري) .

(سادساً) بيانات سند الشحن

القاعدة أن للمتعاقدين أن يحرروا سند الشحن في الشكل الذي يناسبهم ، وأن يدرجوا فيه مايشاءون من بيانات . ولايقيد من هذه الحرية إلا وجوب أن يشتمل السند على قدر أدنى من البيانات حتى يتمكن السند من أداء وظائفه في الإثبات وفي تمثيل البضاعة [1].

وجاء ذكر الحد الأدنى من البيانات في اتفاقية بروكسل في المادة (٣/٣) في ثلاثة بنود ، وفي اتفاقية هامبورج في المادة (١/١٥) في خمسة عشر بنداً ، وفي قانون التجارة البحرية في المادة (٢٠٠) في ثمانية بنود .

ولا تتعلق البيانات التي تشترطها اتفاقية بروكسل إلا بالبضاعة ،

---

(١) هذا المعنى واضح في عبارة النصوص حيث تنص المادة (٣/٣) من معاهدة بروكسل على أن سند الشحن " ... يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية : ..." ، ونصت المادة (١/١٥) من معاهدة هامبورج على أن سند الشحن : " ... يتضمن ، فيما يتضمنه البيانات التالية : ..." . كما نصت المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية على أن : " يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص : .... " كذلك فإن المذكرة الإيضاحية للقانون قد بينت أن تعداد البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن إنما هو تعداد على سبيل المثال وليس الحصر . وهذا يعني أنه يمكن لطرفي السند إضافة أية بيانات أخرى ، فضلاً عن استطاعتهما إغفال ذكر بيان أو أكثر منها دون أن يترتب على ذلك بطلان السند .

بينما تشمل البيانات التي وردت في اتفاقية هامبورج ، وفي قانون التجارة البحرية ، البضاعة ، وأطراف النقل ، وبعض شروط عقد النقل ، وبيانات تتعلق بسند الشحن ذاته . وذلك على التفصيل الآتي :

١ - **البيانات المتعلقة بالبضاعة :** وهي ذكر صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلى الأخص طبيعتها العامة ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوعها حتى نهاية الرحلة ، وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة لها إن كانت لها هذه الصفة ، وعدد الطرود أو القطع ، ووزنها أو كميتها المعبر عنها بوحدات أخرى ، وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها ، وبيان أن البضائع ستشحن أو يجوز شحنها على سطح السفينة إذا كان الحال كذلك [1].

٢ - **البيانات المتعلقة بأطراف العقد :** وهي اسم وعنوان كل من الناقل والشاحن بصفتهما طرفا سند الشحن . فضلاً عن اسم الربان ، وكذلك اسم وعنوان المرسل إليه إذا كان السند إسمياً أو إذنياً بصفته مستلم البضاعة في ميناء الوصول [2].

٣ - **البيانات المتعلقة بشروط النقل:** وهي ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل ، والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل البضائع في هذا الميناء ، وميناء التفريغ المنصوص عليه في العقد ، وتاريخ أو فترة تسليم البضائع في الميناء إذا اتفق على ذلك صراحة بين أطراف العقد ، وأجرة النقل بالقدر المستحق دفعه من المرسل إليه ، أو إشارة أخرى تدل

---

(١) اقتصرت اتفاقية بروكسل على اشتراط ذكر علامات البضاعة ، وعدد الطرود أو القطع أو الوزن أو الكمية ، فضلاً عن الحالة الظاهرة للبضاعة .

(٢) أضافت اتفاقية هامبورج بيان أن النقل يخضع لأحكام المعاهدة التي تبطل كل اتفاق يخالف أحكامها ويكون من شأنه الإضرار بالشاحن أو المرسل إليه . وقد استلزمت ذكر هذا البيان المادة (٣/٢٣) لتوجيه نظر الغير إلى هذا البطلان . كما أضافت الاتفاقية بيان الاتفاق على زيادة الحد الأقصى للمسئولية إن وجد .

على أن أجرة النقل مستحقة عليه ، واسم السفينة إذا صدر سند الشحن وقت الشحن أو بعد تمامه .

٤ - **البيانات المتعلقة بسند الشحن ذاته :** وهى مكان إصدار سند الشحن وتاريخ الإصدار وعدد النسخ التي تحررت منه إن وجدت [(١)].

جزاء تخلف أحد بيانات سند الشحن

إذا كان من الممكن أن يشتمل سند الشحن على بيانات وشروط أخرى غير تلك البيانات السالف ذكرها ، فإن التساؤل يثار حول الجزاء الذى يترتب على إغفال ذكر بيان من هذه البيانات أو أكثر وعدم إدراجه فى سند الشحن . وهى مسألة أسقطتها اتفاقية بروكسل وكذا لم يشر إليها قانون التجارة البحرية ، فى حين أوردتها اتفاقية هامبورج حيث نصت فى المادة (٣/١٥) على أنه : " لا يؤثر خلو سند الشحن من بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها فى هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن . بشرط أن تظل مستوفية للشروط المنصوص عليها فى الفقرة السابعة من المادة الأولى " .

وعلى هذا فإن تخلف أحد البيانات السالف ذكرها لا يزيل عن الوثيقة صفة سند الشحن طالما ظلت هذه الوثيقة ، رغم خلوّها من هذا البيان، مستوفية لعناصر تعريف سند الشحن الواردة فى الفقرة السابعة من المادة الأولى من المعادة التي ذكرنها منذ قليل ، وذلك بأن تكون البيانات المتبقية فى الوثيقة تكفى لإثبات عقد النقل ، وإثبات استلام الناقل للبضاعة أو شحنه لها ، فضلاً عن تعهده بتسليمها عند الوصول لصاحب الحق فيها .

وبالتالى فإن الوثيقة لا تعتبر سند شحن إذا خلت من بيانات تعيين البضاعة لزنها لا تثبت ، عندئذ ، وتسليمها أو شحنها ، أو إذا خلت من بيان

---

(١) هذا وإذا كان السند مؤشراً عليه بكلمة " مشحون " فإن اتفاقية هامبورج أوجبت أن يشتمل السند ، فضلا عن البيانات الواردة بالمتن ، كلمة " مشحون " ، واسم السفينة التي تم عليها الشحن ، وتاريخ أو تواريخ الشحن .

اسم الناقل أو توقيعه أو اسم الشاحن لأنها لا تثبت ، عندئذ ، إبرام عقد النقل ، أو إذا خلت من وسيلة لتعيين المرسل إليه صاحب الحق فى استلام البضاعة ، لأنه لا تنشئ ، عندئذ ، التزام الناقل بالتسليم . أما ماعدا ذلك من بيانات فلا يتعلق بجوهر السند ولا يؤثر فى صفته القانونية ، وكل مايترتب على إهمال ذكره هو أن السند لا يكون حجة فى إثبات البيان الناقص [(١)].

(سابعاً) حجية سند الشحن فى الإثبات

ذكرنا منذ قليل أن من وظائف سند الشحن إثباته استلام الناقل للبضاعة أو شحنه لها ، وذلك بالحالة الموصوفة بها فيه ، ومن هنا فالقاعدة أن سند الشحن يعد حجة فى إثبات البيانات التي يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير . وعلى هذا فإن سند الشحن ينهض دليلاً على إثبات كافة ماورد فيه من بيانات ، فإذا ذكر فى سند الشحن وقوع الشحن على سفينة معينة وفى تاريخ معين ، صار السند دليلاً على حدوث الشحن بالفعل في تلك السفينة وفى ذلك التاريخ . وإذا ذكرت فى السند أوصاف البضاعة قام السند دليلاً علي مطابقة البضاعة لمواصفاتها الواردة فى السند ، وهكذا .

ومع ذلك فإن النصوص التي نظمت هذه المسألة ، وهى نص المادة (٤/٣) من اتفاقية بروكسل ، والمادة (٣/١٦) من اتفاقية هامبورج ، والمادة (٢١٠) من قانون التجارة البحرية ، تفرق ، فى هذا الصدد، بين حجية السند فيما بين طرفيه ، وحجيته بالنسبة للغير :

---

(١) د. محسن شفيق . السابق . رقم ١٣٤ . ص ١٥٠.

١ - حجية سند الشحن فيما بين طرفيه :

يعتبر سند الشحن حجة بين الناقل والشاحن فى إثبات كافة البيانات الواردة فيه ، فهو يعد قرينة كافية على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها فى السند ، كما يعتبر قرينة كافية على شحن البضاعة إذا كان السند مؤشراً عليه بكلمة " مشحون " . غير أن هذه الحجية وتلك القرينة ليست مطلقة أو قاطعة ، بل بسيطة أو نسبية ، بمعني أنه يجوز لكل من الناقل والشاحن أن يثبت عكسها بدليل عكسى يخضع تحديده للقانون الواجب التطبيق على عقد النقل ، وعلى هذا فإنه يجوز للناقل مثلاً أن يثبت أن البضاعة لم تشحن على الإطلاق ،أو أنها غير مطابقة لمواصفاتها الواردة فى السند ، كما يجوز للشاحن مثلاً أن يثبت عدم صحة البيان الخاص بميناء التفريغ أو باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول .

هذا وقد ذهب رأى فى الفقه [١] إلى أنه يجوز لكل من الناقل والشاحن إثبات عكس ماورد فى سند الشحن بكافة طرق الإثبات بما فى ذلك البينة أو القرائن ، وذلك تطبيقاً لمبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية فى حين يذهب الرأى الراجح فى الفقه [٢] إلى أنه لايجوز لأى منهما أن يقيم الدليل علي عكس ماورد فى سند الشحن فى مواجهة الطرف الآخر إلا بالكتابة (كتقديم خطاب الضمان المقدم من الشاحن إلى الناقل مقابل حصوله من هذا الأخير على سند شحن نظيف) ، أو مايقوم مقامها كالإقرار أو اليمين إلا إذا انطوى على غش حيث يجوز إثبات عكس ماورد فى السند بكافة طرق الإثبات .

وجدير بالذكر أن المرسل إليه لايعتبر طرفاً فى سند الشحن إلا إذا كان هو نفسه الشاحن أو كان وكيلاً عنه .

---

(١) د. حسين الماحى ، القانون البحرى ، دار أم القرى ، ١٩٩٢ ، رقم ٣٠ ، ص ٢٣٤.

(٢) د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٤٧٥ ، ص ٤٧٨ ، د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٣٥٤ ، ص ٢٥٩ ، د على البارودى ، السابق ، رقم ١٢٥ ، ص ١٥٣ ، د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٤٣ ، ص ٣٤٥ ، د. سميحة القليوبى ، السابق ، رقم ١٢ ، ص ٢٣٢.

٢ - حجية سند الشحن بالنسبة للغير :

أما في العلاقة بين أي من طرفي السند والغير حسن النية الذي اعتمد على البيانات الواردة في السند بشأن البضاعة كالمرسل إليه لذي لايكون هو لشاحن أو وكيله ، أو مشتري البضاعة ، أو المؤمن عليها ، فإن لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات لصالح هذا الغير فيما يخص البضاعة وهذا يعني أنه لايسمح للناقل بإثبات مايخالف الوارد في السند في مواجهة الغير وذلك حماية للظاهر ، ولكن ذلك لايمنع الغير حامل السند من إثبات عكس ماورد فيه ، وذلك بكافة طرق الإثبات ، وذلك لأنه لم يكن طرفاً في عقد النقل ، فضلاً عن انطواء الواقعة على غش .

والحكمة من عدم جواز إثبات عكس ماورد في سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية هي حماية هذا الغير الذي اعتمد اعتماداً كلياً على ماورد في السند من بيانات ، فضلاً عن زيادة ثقة المتعاملين في سند الشحن مما يسهل تداوله ويحافظ على قيمته الائتمانية . أما الحكمة من جواز إثبات الغير عكس ماورد في سند الشحن من بيانات في مواجهة الناقل أو الشاحن فهي أنهما طرفا سند الشحن ، وكان على الشاحن تدوين بيانات صحيحة في السند ، وكان على الناقل التحقق من صحتها أو التحفظ عليها إن لم يستطع التحقق منها ، وإلا اعتبر كل منهما مقصراً ويتحمل تبعة تقصيره [١] .

وتطبيقاً لما سبق ، بشأن حجية سند الشحن في الإثبات ، فيما بين طرفية وبالنسبة للغير ، فإنه إذا لم يذكر في السند أي بيان يتعلق بالحالة الظاهرة للبضاعة ، فالمفروض أن الناقل يكون قد تلقى البضاعة بحالة ظاهرة سليمة أي تسير الأمور كما لو كان قد ذكر في السند أن الحالة الظاهرة للبضاعة سليمة . وتسري ، عندئذ ، القاعدة السالف ذكرها ، فتكون القرينة بسيطة في العلاقة بين الناقل والشاحن ، وقاطعة بالنظر إلى الغير حسن النية .

وكذلك فإن سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل أو الذي

---

(١) د. أحمد حسني ، السابق ، رقم ٤٣ ، ص ٩٩.

لايوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة الدفع على المرسل إليه ، أو الذى لايبين غرامة التأخير التى تنشأ فى ميناء الشحن وتستحق على المرسل إليه ، يعتبر قرينة كافية على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه . ومع ذلك فإنه لن يسمح للناقل بإقامة الدليل على مايخالف ذلك إذا انتقل السند إلى طرف ثالث يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من البيان المذكور (١) .

وجدير بالذكر أن الأحكام السابقة المتعلقة بحجية سند الشحن فى الإثبات تتعلق بسند الشحن النظيف أى الخالى من التحفظات التى قد يدرجها الناقل فى سند الشحن بشأن مقدار البضاعة وحالتها ذلك أن هذه التحفظات تنتقص من حجية السند فى الإثبات .

التحفظات الواردة فى سند الشحن :

Les réserves du Connaissement

ذكرنا أنه من البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن البيان الخاص بالطبيعه العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتحقق منها ، وبيان صفتها الخطرة إن كانت كذلك ، ووزنها وكميتها . وكل ذلك طبقاً للبيانات التى يقدمها الشاحن .

ورغم أن الشاحن يكون ضامناً للناقل صحة هذه البيانات ، ورغم أنه يلتزم بتعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم صحتها ، ويظل مسئولاً وإن قام بتحويل السند للغير ، إلا أننا رأينا أن لسند الشحن حجية مطلقة فى الإثبات لصالح الغير حسن النية الذى يكون له مطالبة الناقل بتسليم البضائع بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن دون أن يكون للناقل دفع تلك المطالبة بأن الشاحن هو الذى قدم تلك البيانات وأنه ضامن لصحتها ، لأن ذلك الضمان الذى يقوم فى العلاقة بين الشاحن والناقل لا أثر له على بقاء الناقل مسئولاً قبل الغير حسن النية الذى انتقل إليه السند .

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١٣٨ ، ص ١٥٤.

وهكذا فإنه يتعين على الناقل التحقق من صحة البيانات التي يقدمها الشاحن فيما يتعلق بمقدار البضاعة وحالتها ، وأن يدون فى سند الشحن مايظهر من مخالفة البضاعة فى مقدارها وحالتها للبيانات المقدمة من الشاحن ، وإلا فإنه سيكون ملتزماً بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بالمقدار والحالة اللذين ذكرهما الشاحن [١].

بيد أن العمل قد أظهر صعوبة قيام الناقل بالتحقق من البيانات المتعلقة بالبضاعة نظراً لوجوب شحنها بسرعة حتى لا تتلف أو تتعطل السفينة عن السفر لا سيما إذا كانت كميات البضائع كبيرة وقدمها الشاحن قبل موعد قيام السفينة بوقت غير كاف أو كانت معدات الميناء غير كافية لإجراء الفحوص اللازمة .

ولذلك فقد درج الناقلون على تدوين البيانات التي يقدمها الشاحنون بشأن البضاعة فى سند الشحن كما هى دون التحقق من صحتها ، على أن يذكر في السند تحفظات تفيد أن البضاعة غير معتمدة من الناقل "Sans approuver" ، أو أنها مدونة فى السند حسب قول الشاحن " que dit etre " ، أو أنها مجهولة الوزن والمقدار والحالة " sans garantie de poids , du nombre et de l'état des colis" [٢].

ويترتب على إدراج الناقل لمثل هذه التحفظات على البضاعة فى سند الشحن إعاقة السند عن التداول ، وعن القيام بدوره فى تمثيل البضاعة المشحونة وهى فى الطريق حيث لن يقبل أحد شراء بضاعة مجهولة الوزن والمقدار والحالة أو شراء بضاعة غير معتمدة من الناقل [٣]. كما أن إدراج مثل هذه التحفظات فى سند الشحن يهدر قيمته فى إثبات البيانات المتعلقة بالبضاعة فى حالة عجزها أو نقصانها ، أو حتى هلاكها أو تلفها . لأن

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٤٨ ، ص ٤٤٨ .

(٢) M. Pourcelet , op. cit. No . 29 , p. 30.

(٣) د. على البارودى ، السابق ، رقم ١٢١ ، ص ١٤٩ .

المستلم سواء أكان الشاحن أم المرسل إليه لن يستطيع الاستناد إلي السند لإثبات استلام الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة بها فى السند بسبب التحفظات المدرجة فيه ، وفى ذلك إعفاء للناقل من المسئولية عن العجز الحادث فى البضاعة أو عن هلاكها أو تلفها (١).

ولما كانت قواعد الإثبات تعد قواعد مفسرة أو مكملة تطبق على الأطراف مالم يتفق على خلافها ، فإن اتفاق الناقل والشاحن على إدراج مثل هذه التحفظات فى سند الشحن هو اتفاق جائز فى حالة عرض الأمر على القضاء فى الدول المختلفة . ولكن لما كان ذلك يضر بمصلحة الشاحن ويخل بالتوازن المطلوب تحقيقه بينه وبين الناقل فقد قررت معاهدة بروكسل في المادة (٣/٣) منها جواز امتناع الناقل عن إدراج البيانات المتعلقة بعلامات البضاعة أو بعددها ، أو بوزنها أو كميتها فى حالتين هما :

١ - إذا قامت لدى الناقل أسباب معقولة للشك فى صحة البيان .

٢ - إذا لم تتهيأ له وسائل كافية للتحقق من صحة البيان .

وعلى هذا فإنه يكون من حق الناقل فى هاتين الحالتين إما أن يمتنع عن ذكر البيان فى سند الشحن وأن يدرجه فيه مصحوباً بتحفظ ، فإذا اختار الناقل إدراج البيان فى سند الشحن فإنه لا يشترط التصريح فى السند بالأسباب التي دعته للشك فى صحة البيان أو بأسباب عدم توافر الوسائل الكافية للتحقق من صحته . أى أنه يكفى ، فى ظل معاهدة بروكسل ، مجرد الإشارة إلي الشك أو إلى عدم توافر وسائل التحقق من صحة البيان . فاذا وضع التحفظ دون أية اشارة إلى الشك فى صحة البيان أو إلى عدم توافر وسائل التحقق من صحته كان باطلا ولا أثر له فى حجية السند فى شأن هذا البيان .

ومن الواضح أن اتفاقية بروكسل قد استطاعت بهذا النص القضاء على استعمال الناقلين للتحفظات المبهمة التقليدية السالف بيانها ، بيد أنها لم تستطع وقف إساءة استعمال التحفظات نظراً لأنها لم تشترط تسبيبها ،

---

(١) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٣٤٢ ، ص ٢٥٢.

فأصبح من اليسير على الناقل أن يذكر مثلاً أن " الوزن مشكوك فيه " ، أو أنه " لم يحقق لاستحالة ذلك " ليكون التحفظ صحيحاً ومؤثراً (١).

ولذلك فقد جاءت اتفاقية هامبورج ، وقررت فى المادة (١/١٦) عدم جواز إدراج ، أى تحفظ فى سند الشحن يتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، أو علاماتها الرئيسية أو عدد طرودها أو قطعها أو وزنها أو كميتها إلا فى حالتين هما :

١ - أن يكون الناقل أو أى شخص آخر يصدر سند الشحن باسمه عالماً بعدم مطابقة البيانات التي قدمها الشاحن للبضائع المستلمة فعلاً ، أو أن تكون لديه أسباب معقولة للشك فى صحة تلك البيانات .

٢ - أن لا تتوافر لدى الناقل ، أو أى شخص أخر يصدر سند الشحن باسمه الوسائل المعقولة للتحقق من صحة هذه البيانات .

فإذا تحققت حالة من هاتين الحالتين فإنه يشترط حتى ينتج التحفظ أثره أن يثبت الناقل فى سند الشحن أوجه عدم صحة البيانات إن كان عالماً بها ، أو السبب الذى حمله على الاشتباه فى عدم صحتها ، أو السبب فى عدم توافر وسائل التحقق من صحة هذه البيانات . ومن ثم فإن اتفاقية هامبورج ، خلافاً لاتفاقية بروكسل ، قد استلزمت تسبيب التحفظ .

كذلك فإن اتفاقية هامبورج لا تجيز للناقل أن يمتنع عن ادراج البيان المشكوك فى صحته أو غير المحقق فى سند الشحن ، وتلزمه بذكره مع إضافة التحفظ . وتختلف الاتفاقية ، فى هذا الخصوص ، عن اتفاقية بروكسل التي تجيز للناقل الامتناع عن إدراج البيان المشكوك فيه كما ذكرنا .

ويترتب على التحفظ فى حالات صحته ، تقويض حجية سند الشحن فى إثبات البيان الذى تحفظ الناقل على صحته . وبالتالى ينتقل عبء

---

(١) د. محسن شفيق ، رقم ١٤٠ ، ص ١٥٦ .

إثبات صحة هذا البيان إلي المدعى الذى يطالب الناقل بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها [١].

هذا وقد اتبع قانون التجارة البحرية النهج الوارد فى اتفاقية هامبورج وذلك حين نص فى المادة (١/٢٠٥) على أن " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل ، وتقيد هذه البيانات فى سند الشحن . وللناقل إبداء تحفظات على قيدها إن كان لديه أسباب جدية للشك فى صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها ، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن " .

وجدير بالذكر أن هذه الأحكام لا تسرى على الحالة الظاهرة للبضاعة لأن الناقل يمكنه دائماً التحقق من مطابقة أو مخالفة تلك الحالة للبيان الذى يقدمه الشاحن ، وبالتالى فإذا أدرج الناقل فى سند الشحن أن : " الأوعية ممزقة " ، أو أن " الصناديق مهشمة " [٢]، أو أن : " الحاويات مفتوحة أو بها ثقوب " . فإن هذه العبارات لا تعد من قبيل التحفظات التي يشترط لإدراجها توافر إحدى الحالتين المشار إليهما بل يعد إدراجها فى سندات الشحن من قبيل البيانات المضادة [٣]. فإذا لم يقم الناقل أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن باسمه بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع فى سند الشحن اعتبر أنه قد أثبت فى السند أنه استلم البضائع فى حالة ظاهرة جيدة (م ٢/١٦ هامبورج) .

وعلى هذا فإن الناقل لا يمكنه إدراج تحفظ فى سند الشحن مؤداه أنه يشك فى صحته البيانات المقدمة من الشاحن عن الحالة الظاهرة للبضائع ، أو أنه لم تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق من صحة تلك البيانات ، لأن الناقل يمكنه دائما التحقق من الحالة الظاهرة للبضائع ، ثم عليه بعد ذلك إما أن يثبت فى السند حالتها الظاهرة ، وبالتالى يكون قد تسلمها بالحالة

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١٤١ ، ص ١٥٧ .

(٢) د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٦٢٢ ، ص ٦٣٢ .

(٣) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٤٨ ، ص ٤٤٩ .

التي وصفها بها فى السند ، وإما أن يصدر السند خالياً من أية إشارة إلى الحالة الظاهرة للبضائع ، وبالتالى يعتبر كما لو كان قد أثبت فى السند أنه تسلم البضائع فى حالة ظاهرة سليمة .

خطابات الضمان Les lettres de garantie

إذا كانت سلطة الناقل فى إدراج تحفظات فى سند الشحن على البيانات المتعلقة بالبضاعة قد قيدت حتي لا يضر بمصلحة الشاحن ، فإن الناقل لم يمنع من إدراج مثل هذه التحفظات فى سند الشحن ، وبالتالى فإن تهديد هذه التحفظات لمصلحة الشاحن مازال قائماً ، وذلك بالنسبة للتحفظات المسببة التي يدرجها الناقل فى السند عند وجود أسباب جدية ، أو عدم وجود وسائل عادية للتأكد من بيانات وأوصاف البضائع .

ولذلك فقد عرف العمل نوعاً من الاتفاقات يعرف باسم " سند الشحن النظيف " Le Connaissement net" يتفق بموجبه الشاحن مع الناقل ، على أن يصدر الناقل سند الشحن خالياً من أية تحفظات بخصوص البضاعة المشحونة ، والتي قد يعن له إدراجها فى السند ، وذلك حتى لا تعوق السند عند التداول ، وحتى يسهل على الشاحن الحصول على الائتمان من البنوك بواسطة سند الشحن النظيف مما يحقق مصلحته ، وذلك مقابل أن يحرر الشاحن للناقل ورقة ضد تسمى " بخطاب الضمان " يذكر فيه التحفظات التى كان الناقل يريد إدراجها فى سند الشحن بخصوص البضاعة ، أو يتعهد له بإعفائه من المسئولية عن الخسارة التي تنتج بسبب عدم صحة البيانات التي قدمها وأثبتها الناقل فى سند الشحن دون تحفظ .

هذا وقد يلجأ الشاحن إلى خطاب الضمان دون غش منه للناقل أو للمرسل إليه ، وذلك كأن تضطره الظروف إلى تقديم البضاعة إلى الناقل قبل قيام السفينة بوقت قصير لا يكفى لتحقق الناقل من صحة البيانات الخاصة بها أو لفحص حالتها الظاهرة ، فيطلب من الناقل قبولها وإدراج البيانات فى سند الشحن مقابل منحه خطاب ضمان كسباً للوقت ، أو كأن يخطئ الشاحن فى عدد الطرود ، ثم يكتشف الربان الخطأ بعد شحن البضاعة ورصها فى

السفينة ، فيطلب منه الشاحن إبقاءها وترك بيانات السند دون تحفظات عليها مقابل منحه خطاب ضمان [(١)].

بيد أن الشاحن قد يقصد من خطاب الضمان غش الغير كالمشترى ، أو المؤمن أو البنك الذى يفتح للمشترى اعتماداً مستندياً لدفع ثمن البضاعة ، أو الناقل ، وقد يحدث أن يتصرف الشاحن والناقل هكذا وهما متواطآن على غش غيرهما [(٢)].

ولما كانت معاهدة بروكسل قد جاءت خلواً من تنظيم خطابات الضمان، فقد أثير جدل حول صحة هذه الخطابات وآثارها :

فذهبت محكمة النقض المصرية إلى أن أوراق الضمان باعتبارها حجة على عاقديها وحدهما ، وعدم جواز الاحتجاج بها على الغير ، لا مخالفة فيها لمعاهدة بروكسل طالما أن المقصود منها مجرد دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن فى العلاقة بين الناقل والشاحن ، ولم تتضمن إعفاء الناقل من المسئولية ، ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن [(٣)].

كما ذهب رأى فى الفقه [(٤)]، فى نفس الاتجاه ، إلى أن خطابات الضمان لا تؤثر على حجية سند الشحن فى الإثبات ، إذ يسأل الناقل عن البيانات والأوصاف الخاصة بالبضاعة المدرجة فى السند فى مواجهة الغير ، ويعتبر السند فى ذلك حجة مطلقة ، وبالتالى يستطيع المرسل إليه مساءلة الناقل عن عدم مطابقة البضائع للبيانات والأوصاف المدرجة فى سند الشحن طالما أن الناقل لم يثبت أية تحفظات صريحة على السند ذاته . كما أن

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق رقم ١٤٦ ، ص ١٦١.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٤٩ ، ص ٤٥١.

(٣) نقض مدنى ٢٢ مارس ١٩٦٦ ، مجموعة أحكام النقض ، س ١٧ ، ص ٧٢٦ ، نقض مدنى ٧ ديسمبر ١٩٧٦ ، المجموعة ، س ٢٧ ، ص ١٨١٤ ، نقض مدنى ، ٨ مارس ١٩٨٢ ، مجلة المحاماة ، س ٦٢ ، ص ١٤ .

(٤) د. سميحة القليوبى ، السابق ، رقم ١٤ ، ص ٢٣٧.

خطابات الضمان لا تعفى الناقل من المسئولية عن تلف البضاعة أو عجزها لأن علاقته بالغير تختلف عن علاقته بالشاحن الموقع على خطابات الضمان، غاية الأمر أن هذه الخطابات تمكن الناقل من الرجوع على الشاحن بما يكون قد تحمله من تعويضات .

غير أن الاتجاه الغالب فى الفقه [١] قد ذهب إلى القول ببطلان خطابات الضمان طبقا لمعاهدة بروكسل ، وذلك استناداً إلى أن هذه الخطابات تؤدى إلى قلب عبء إثبات المقدار أو الوصف الحقيقى للبضاعة التي تسلمها الناقل لشحنها ، وتحويله من على عاتق الناقل إلى عاتق الشاحن . وفى هذا تخفيف على الناقل من عبء تلقيه عليه المعاهدة فى مادتها الرابعة ، وهذا التخفيف يعد باطلاً ولا أثر له حسبما تقضى المادة الثالثة منها .

كما استند هذا الاتجاه إلى أن هذه الخطابات ليست سوى أوراق تثبت فيها التحفظات المتعلقة بمقدار البضاعة أو حالتها التي كان الناقل يود إدراجها فى سند الشحن . فإذا كانت المعاهدة لا تجيز إدراج هذه التحفظات فى السند إلا فى أحوال محددة مستثناه ، فإن إجازة خطابات الضمان فى ظل المعاهدة بصفة مطلقة تعد تحايلاً على نصوص المعاهدة إذ تعتبر تحفظاً مستوراً وتعطل أثر المعاهدة الفذ فى تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسئولية .

كذلك استند هذا الاتجاه إلى أن هذه الخطابات تؤدى إلى هدم حجية سند الشحن فى الإثبات ، لأن معاهدة بروكسل لم توضع للقضاء على شروط الإعفاء من المسئولية فحسب ، بل إنها استهدفت ، أيضاً، حماية أداء سند

---

(١)د. مصطفى كمال طه ، " Le problème des lettres de garantie dans le tranport maritime " مجلة الحقوق التي تصدرها كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية ، السنة الثالثة (١٩٥٨ - ١٩٥٩) ص ٣٣ - ٤٩ ، د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٥٨١ ، ص ٥٩١ ، د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٢٧ ، ص ٤٢٩ ، د. على البارودى ، السابق ، رقم ١٢٢ ، ص ١٥١.

الشحن لوظائفه ومنها قدرته على التداول وكونه ممثلاً للبضاعة . ومن هذا المنطلق أوجبت المعاهدة على الناقل ذكر بيانات معينة فى سند الشحن من شأنها وصف البضاعة التى تلقاها من الشحن وصفاً دقيقاً ، مع بيان التحفظات عليها متى كان لهذه التحفظات مايبررها ، وذلك حتى يتمكن المرسل إليه من معرفة طبيعة البضاعة المرسلة إليه بمجرد الاطلاع على السند ، فضلاً عن رجوعه على الناقل عند التسليم فى حالة عدم مطابقة البضاعة المسلمة إليه لأوصافها الواردة بالسند ، وذلك بموجب هذا السند الذى اعتمد عليه لتقرير هذه الأوصاف . إلا أن كل هذا ينال منه خطاب الضمان الذى يجعل سند الشحن بعيداً عن الحقيقة بشأن وصف البضاعة الثابتة فيه .

وقد حسمت معاهدة هامبورج هذا الخلاف وقررت صحة خطابات الضمان ونظمتها فى الفقرات الثانية والثالثة والرابعة من المادة (١٧) ، وذلك لسد النقص الحادث فى معاهدة بروكسل حول هذه المسألة العملية الهامة ، مقررة مايلى :

أ - إذا اتفق الناقل والشاحن على إصدار سند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان ، فإن خطاب الضمان هذا يكون باطلاً ولا يترتب عليه أى أثر تجاه أى طرف ثالث من الغير يكون قد حول إليه السند بما فيه ذلك المرسل إليه (م ٢/١٧) . وعلى هذا فإن الناقل لا يمكنه الاحتجاج بما ورد فى خطاب الضمان فى مواجهة الغير حسن النية الذى لم يكن طرفاً في هذا الخطاب ، بل اعتمد على سند الشحن النظيف ، ويستوى أن يكون هذا الغير هو المرسل إليه أو المؤمن على البضائع أو البنك فاتح الاعتماد المستندى.

ب - إذا اتفق الناقل والشاحن على إصدار سند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان ، فإن خطاب الضمان هذا يعتبر صحيحاً فى العلاقة بينهما ، وبالتالى يحق للناقل مطالبة الشاحن بالتعويض عن الضرر الذى يحدث له بسبب عدم صحة البيانات التي قدمها الشاحن وأثبتها الناقل فى السند دون تحفظ . ولكن يشترط لصحة خطاب الضمان بين طرفيه أن يكون الناقل

حسن النية ، فإذا كان الناقل قد قصد بعدم إدراجه التحفظ فى سند الشحن غش طرف ثالث يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع فى سند الشحن النظيف ، بما فى ذلك أى مرسل إليه ، فإن الناقل لا يكون له الحق فى مطالبة الشاحن بالتعويض المتفق عليه فى خطاب الضمان ، وذلك جزاء له على سوء نيته (م ٣/١٧) .

جـ - فى الحالة السابقة ، أى عند إصدار سند شحن نظيف وخطاب ضمان بالتواطؤ بين الناقل والشاحن إضراراً بالغير حسن النية الذى يكون قد تصرف اعتماداً على وصف البضائع فى سند الشحن النظيف ، فإن الناقل يكون ضامناً لتعويض الغير عن الضرر الذى يصيبه دون أن يحق له الاستفادة من تحديد مسئوليته المنصوص عليها فى المعاهدة (م ٤/١٧) .

هذا وقد ساير قانون التجارة البحرية معاهدة هامبورج فى الاعتراف بخطابات الضمان وتنظيمها ، وذلك حين قرر فى المادة (٢٠٧) أن كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن الشاحن بمقتضاه تعويض الناقل عن الاضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن نظيف يعتبر حجة بين أطرافه فقط وهما الشاحن والناقل ، فى حين لا يحتج به على الغير حسن النية الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الواردة فيه . ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لإذنه من الغير ، فى هذا الصدد ، إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

وهكذا فإن خطابات الضمان تؤدى فوائد عملية لكل من الشاحن والناقل ، حيث تسهل للشاحن تداول سند الشحن النظيف ، وحصوله على الائتمان من البنوك بموجبه ، وتسهل للناقل شحن البضاعة بسرعة ، والاطمئنان إلى حالتها دون حاجة إلى التحقق منها وفى نفس الوقت لا تؤثر هذه الخطابات على حجية سند الشحن فى الإثبات إذ لا شأن للغير حسن النية بما ورد فى هذه الخطابات ، بل يظل الناقل مسئولاً تجاه هذا الغير عن بيانات البضاعة وأوصافها الواردة فى سند الشحن طالما لم يدرج به عليها أية تحفظات ، وبالتالى فإن المرسل إليه حسن النية يمكنه مساءلة الناقل عن

العجز الحادث فى البضاعة ، أو عن تلفها ، أو عن عدم مطابقتها للمواصفات الواردة فى سند الشحن النظيف ، وكل ماهنالك أن الناقل يمكنه، بموجب خطاب الضمان المدون به التحفظات التى كان يريد إدراجها فى السند، الرجوع على الشاحن بما يكون قد تحمله من تعويضات لصالح الغير حسن النية [١].

الفرع الثانى
وثائق النقل الأخرى

ذكرنا أن معاهدة بروكسل جاءت لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لتطبق على النقل البحرى الدولى بموجب سند شحن أو أية وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بالبحر ، وذلك كالسند لأجل الشحن . وهذا من شأنه تضييق نطاق تطبيق المعاهدة نظراً لما أسفرت عنه التطورات الملاحية من وثائق أخرى تثبت عقد النقل البحرى .

وذكرنا ، أيضاً ، أن اتفاقية هامبورج قد وسعت من نطاق تطبيقها ليشمل النقل البحرى الثابت بسند شحن أو بأية وثيقة أخرى تصدر بمناسبته، وهذا ثابت من تسميتها ، فهى اتفاقية للنقل البحرى الدولى للبضائع سواء تم إبرامه عن طريق سند شحن أو بأية وثيقة أخرى .

وعلى هذا فقد نظمت معاهدة هامبورج هذه الوثائق حين نصت فى المادة (١٨) على أنه : " إذا أصدر الناقل وثيقة أخري غير سند الشحن لإثبات استلامه البضائع المطلوب نقلها ، فإن هذه الوثيقة تعد قرينة بسيطة علي إبرام عقد نقل البضائع بالبحر ، وعلى استلام الناقل للبضائع بالحالة الموصوفة فى هذه الوثيقة ".

وهكذا فإن معاهدة هامبورج بتنظيمها وثائق النقل الأخرى ، بالإضافة

---

(١) د. سميحة القليوبى ، السابق ، رقم ١٤ ، ص ٢٣٧ - ٢٣٨ .

إلى سند الشحن ، قد أتت مجارية للتطورات الملاحية التي ابتدعت هذه الوثائق الأخرى ، والتي من أمثلتها إيصالات استلام البضاعة التي يصدرها الناقل أو أحد وكلائه أو أحد تابعيه ، وتتضمن إقرار الناقل باستلام البضاعة من الشاحن بغية نقلها من ميناء إلى آخر ، وأوامر التسليم التي يصدرها الناقل ويخول صاحبها حق استلام البضاعة المبينة فيها بعد أن يسترد الناقل سند الشحن .

وقد ساير قانون التجارة البحرية هذا التطور في الوثائق المثبتة لعقد النقل البحرى الذى أخذت به معاهدة هامبورج ، حيث نظم إيصال إستلام البضاعة فى المادة (٢/١٩٩) مقرراً أن الناقل قد يسلم الشاحن عند استلام البضاعة وقبل شحنها إيصالاً يثبت استلامه لها ، ثم يتم استبداله بسند شحن عادى بعد شحن البضاعة بناء على طلب الشاحن ، كما نظم أوامر التسليم فى المادة (٢١٢) التي سيأتى الكلام عنها فى حينه .

وهذه الوثائق الأخري ، كما ذكرنا ، تثبت عقد النقل البحرى ، فضلاً عن إثبات استلام الناقل للبضاعة ، ولكنها لا تتضمن كل البيانات الواجب ذكرها فى سندات الشحن . وبالتالى فإنها لا تعتبر من قبيل سندات الشحن، ولذا فإنها وإن اعتبرت قرينة على استلام الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة بها ، إلا أن حجيتها فى الإثبات أدنى من حجية سندات الشحن ، ذلك أن سندات الشحن ، كما أسلفنا ، تكون لها حجية مطلقة فى الإثبات لصالح الغير حسن النية الذى يكون حاملا شرعياً للسند . فى حين تعتبر حجية هذه الوثائق الأخرى فى الإثبات حجية بسيطة حيث يجوز إثبات عكسها فى العلاقة بين الطرفين ، وبالنسبة إلى الغير أيضاً . كذلك فإن وثائق النقل الأخرى ، وخلافاً لسندات الشحن ، لا تؤدى أية وظيفة فى تمثيل البضاعة المشحونة .

المبحث الثانى
تنفيذ عقد النقل البحرى للبضائع
L'execution du contrat

يرتب عقد النقل البحرى للبضائع التزامات فى ذمة طرفيه يكون من شأن الوفاء بها وضع العقد موضع التنفيذ وترتيبه لآثاره . وسنبدأ باستعراض التزامات الناقل فى (**مطلب أول**) ، ثم نعقب باستعراض التزامات الشاحن فى (**مطلب ثان**).

المطلب الأول
التزامات الناقل
Les obligations du transporteur

يرتب عقد النقل البحرى للبضائع فى ذمة الناقل مجموعة التزامات هى الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة ، والالتزام بشحن البضاعة والالتزام برصها أو تستيفها ، والالتزام بنقلها ، والالتزام بتفريغها ، والالتزام بتسليمها .

وقد جاءت هذه الالتزامات بصورة موجزه فى اتفاقية بروكسل حيث اكتفت هذه الاتفاقية بذكر الالتزام دون الدخول فى تفصيلاته ، وذلك لأنها لم تقصد هذه الالتزامات فى ذاتها وإنما المسئولية المترتبة على تخلف الناقل عن تنفيذها . فى حين وردت هذه الالتزامات مفصلة فى قانون التجارة البحرية ، بينما جاءت معاهدة هامبورج خلواً من ذكرها [١] .

وفى الحقيقة فإن هذا الإيجاز من معاهدة بروكسل ، وذلك الإعراض

---

(١) لم تورد معاهدة هامبورج سوى التزام الناقل بإصدار سند الشحن . وهذا الالتزام ذكر أيضاً فى معاهدة بروكسل (م ٣/٣) . ونحيل بشأنه إلى المبحث السابق .

من معاهدة هامبورج ليس مستغرباً . ذلك أن الهدف من إبرام الاتفاقيتين لم يكن وضع تنظيم شامل لعقد النقل البحرى ، إذ لو حاولت الاتفاقيتان ذلك لما قدر لهما التوفيق ، لصعوبة بلوغ التوحيد التشريعى فى جميع مسائل هذا العقد . ولهذا اقتصرت جهودهما على توحيد أحكام المسائل التى تستجيب أكثر من غيرها إلى التوحيد لشدة ارتباطها بالتجارة الدولية ، وهى أحكام المسئولية ووثائق النقل (١).

بيد أن خلو معاهدة هامبورج من نصوص تحدد التزامات الناقل لايعنى عدم التزام الناقل بالالتزامات التى كانت تفرضها معاهدة بروكسل ، إذ يكون الناقل فى ظل معاهدة هامبورج ، أيضاً ، ملتزماً بالمحافظة على البضاعة طوال مدة مسئوليته عنها ، أى خلال الفترة من استلامه لها فى ميناء الشحن حتى قيامه بتسليمها إلى صاحب الحق فيها فى ميناء التفريغ . وبالتالى فإنه يلتزم بتسلم البضاعة فى ميناء الشحن ثم بشحنها ورصها ونقلها ثم بتفريغها وتسليمها لصاحب الحق فيها .فهذه الالتزامات وإن لم تكن مذكورة صراحة فى معاهدة هامبورج ، فإنها مفروضة ضمناً على الناقل من خلال مسئوليته عنها طوال فترة وجودها فى حوزته (٢).

ونبحث التزامات الناقل فى ستة فروع على النحو الآتى :

الفرع الأول : الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة .

الفرع الثانى : الالتزام بشحن البضاعة .

الفرع الثالث : الالتزام برص البضاعة .

الفرع الرابع : الالتزام بنقل البضاعة .

الفرع الخامس : الالتزام بتفريغ البضاعة .

الفرع السادس : الالتزام بتسليم البضاعة .

---

(١) د. محسن شفيق ، المرجع السابق ، رقم ٥٧ ، ص ٦٤ .

(٢) M. Laazizi , op . cit , p36 .

الفرع الأول

الالتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة[1]

La mise en état de navigabilité

يلتزم الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ الرحلة المتفق عليها ونقل نوع البضاعة التى تشحن فيها ، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها . وبمعنى آخر فإن الناقل يلتزم بجعل السفينة صالحة للملاحة من الوجهتين الملاحية والتجارية (م٣/١ بروكسل ، م ٢١٤ بحرى) .

وعلى هذا فإن الناقل يلتزم من الناحية الملاحية بأن يجعل بدن السفينة متيناً حتى يتحمل مخاطر الملاحة البحرية ، وأن يوفر للسفينة المعدات والأجهزة الملاحية التى جرى العمل على الاستعانة بها كالبوصلة والخرائط وغيرها ، وأن يزودها بربان وضباط مؤهلين تماماً لإدارتها ، فضلاً عن تزويدها بالمؤن والوقود بما يتفق والرحلة المتعاقد عليها [2].

كما يلتزم الناقل ، من الوجهة التجارية ، بإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها . بمعنى أنه يجب عليه الاهتمام بنظافة العنابر من الغبار والتلوث المتخلف عن شحنات سبق نقلها ، والإلمام بما تتطلبه كل شحنة من تهوية أو عناية خاصة ، واتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع تضرر الشحنة من جراء شحنة أخرى مشحونة معها فى ذات العنبر ، ومراعاة ظروف ونوعية البضاعة المشحونة ، ذلك أن بضائع معينة قد تتطلب شروطاً خاصة عند نقلها كاللحوم والفواكه التى تحتاج فى نقلها إلى ثلاجات صالحة للعمل ، وكالقمح الذى يحتاج أن تكون العنابر مزودة بألواح خشبية متنقلة [3].

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن صلاحية السفينة للملاحة :.
G. Auchter, La navigabilté du Navire , thèse , strasbourg, 1969.

(٢) د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ١٦٧ ، ص ١٥٥ .

(٣) د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ١٦٨ - ١٦٩ ، ص ١١٥ ، ١١٧ .

وتثبت صلاحية السفينة للملاحة ، عادة من الشهادات التى تمنحها شركات تصنيف السفن ، وكذلك من ترخيص الملاحة الذى تمنحة السلطات الإدارية للسفينة بعد التأكد من صلاحيتها . بيد أن هذه الشهادات لاتعدو أن تكون قرينة بسيطة لهذا الإثبات يجوز دحضها بالدليل العكسى .

والتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للسفر ، فى معاهدة بروكسل ، هو التزام ابتداء فقط ، بمعنى أنه يشترط صلاحية السفينة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه . أما فى قانون التجارة البحرية فإن هذا الالتزام هو التزام ابتداء واستمرار ، بمعنى أن صلاحية السفينة للملاحة لاتشترط عند بدء الرحلة فقط ، بل تشترط منذ بداية الرحلة وحتى نهايتها .

وثمة فرق آخر بين معاهدة بروكسل وقانون التجارة البحرية ، يتمثل فى أن التزام الناقل بصلاحية السفينة للملاحة فى معاهدة بروكسل هو التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة ، بمعنى أن الناقل يكفيه ، حتى يعفى من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة أن يثبت قيامه وتابعيه ببذل الهمة الكافية "Due diligence" فى تنفيذ التزامه قبل البدء فى السفر أو عند البدء فيه .

أما التزام الناقل بصلاحية السفينة للملاحة فى قانون التجارة البحرية فهو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية ، بمعنى أن الناقل لايستطيع الإفلات من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة بإثبات قيامة وتابعيه ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة ، ولكنه إذا أراد الإفلات من هذه المسئولية ، فعليه إثبات أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لايد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه (م٢٢٩بحرى).

ولاشك أن الأحكام الواردة فى قانون التجارة البحرية ، فى هذا الصدد، تحقق مصلحة الشاحن أكثر من تحقيقها لمصلحة الناقل ، وتشكل مرحلة متقدمة من مراحل تطور مسئولية الناقل البحرى نابعة من أساس المسئولية القائم على المسئولية المفترضة .

الفرع الثانى
الالتزام بشحن البضاعة
Le Chargement

يقصد بالشحن عملية رفع البضائع من الرصيف إلى ظهر السفينة ، والتى قد تتم إما بواسطة رافعات السفينة Palans du Navire ، أو رافعات الرصيف " grues "، أو الرافعات العائمة ، أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضاعة : كاستعمال الأنابيب Canalisations فى حالة شحن البترول وغيره من البضائع السائلة ، أو المصاعد فى حالة شحن الفحم ، أو صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة فى حالة شحن الحبوب السائبة ، أو الدحرجة "Roll - on / Roll - off" فى حالة شحن الوحدات المتحركة كالسيارات (١).

والأصل أن عملية شحن البضاعة تقع على عاتق الناقل ، والاستثناء هو جواز اتفاق الناقل والشاحن على غير ذلك أى على أن يتولى الشاحن عملية شحن البضاعة (م ٢/٣ بروكسل ؛ م ١/٢١٥بحرى).

وجدير بالذكر أنه سواء وقع الالتزام بشحن البضاعة على الناقل أو على الشاحن فإن أياً منهما لا يتولى عملية الشحن بنفسه حيث إن تنوع البضائع المنقولة بحراً ، وازدياد أحجامها وأوزانها ، وضرورة توفر الخبرة الكافية والمعدات اللازمة لشحنها فى وقت قصير جعل من النادر قيام أى من الناقل أو الشاحن بعملية الشحن بواسطة معداته وعماله ، ومن ثم جرى العمل على تعاقد الملتزم بعملية الشحن ، سواء أكان الناقل أم الشاحن ، مع مقاولى الشحن والتفريغ فى الموانى ، وهم أشخاص محترفون فى القيام بهذه العمليات مقابل أجر معين بواسطة عمال متخصصين تابعين لهم

---

(١) د. محمد كمال حمدى . عقد الشحن والتفريغ فى النقل البحرى. منشأة المعارف.١٩٨٣ص٣٨.

" Dockers" ومعدات مملوكة لهم أو مستأجرة من إدارة الميناء [١].
ويجب على الربان ، فى الحالتين ، أن يشرف على عمليات الشحن حتى لاتؤدى إلى الإضرار بالسفينة أو بالبضائع التى سبق شحنها خاصة إذا كانت البضائع من النوع الخطر إذ قد يتطلب الأمر الاستعانة بالأجهزة الحكومية المختصة فى الميناء [٢].

وتجدر الإشارة إلى انفصال الالتزام بعملية الشحن عن الالتزام بتحمل نفقاته فالتزام أى من الناقل أو الشاحن بالشحن لا يعنى بالضرورة تحمل أيهما بنفقات عملية الشحن إذ أن أمر تحمل نفقات الشحن خاضع لاتفاق الناقل والشاحن . فيجوز للناقل إذا كان هو الملتزم بالشحن الاتفاق مع الشاحن على أن يتحمل هذا الأخير نفقات عملية الشحن والعكس صحيح [٣].

وأخيراً فإن مخاطر عملية الشحن تقع على عاتق الشخص الملتزم به فيسأل القائم بعملية الشحن سواء أكان الناقل أم الشاحن ، عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة أو الأضرار التى تلحق بالسفينة أو الغير بسبب عملية الشحن ، وذلك بصرف النظر عمن يتحمل مصاريف الشحن ، فإذا قام الناقل بالشحن على نفقة الشاحن وقام بنفسه بالتعاقد لحساب هذا الأخير مع مقاولى الشحن والتفريغ فإنه ، أى الناقل ، يتحمل مخاطر عملية الشحن لأن الشاحن كان بعيداً عن هذا التعاقد وإن كانت عملية الشحن تتم لحسابه [٤].

---

(١) د. محمد كمال حمدى . السابق . ص ١٩ .
(٢) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ١٧٢ . ص١١٩.
(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٤٧ . ص ٣٥٠ .
(٤) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ١٧ ص ٢٤١.

الفرع الثالث
الالتزام برص البضاعة
L'arrimage

يقصد بالرص عملية وضع البضاعة فى المكان المخصص لها فى السفينة وترتيبها مع بعضها أو بالنسبة لغيرها بطريقة تجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل ، وتحافظ على توازن السفينة ، وتقى البضائع الأخرى من الخطر .

ويقع الالتزام برص البضاعة فى السفينة على عاتق الناقل ومسئوليته (م ٢/٣ بروكسل ، م ١/٢١٥بحرى) حيث يقوم الربان بهذه العملية نيابة عنه . على أنه من الناحية العملية فإن الربان عادة مايعهد بهذه المهمة الى مقاولين متخصصين فيها ، حيث تعتبر عملية الرص من العمليات الفنية الدقيقة التى تحتاج لخبرة كبيرة ودراية كافية حتى لايؤدى الرص المعيب إلى هلاك البضاعة أو تلفها . ولكن قيام هؤلاء المقاولين بعملية الرص لايعفى الربان من الإشراف علي هذه العملية بصفته المسئول عن قيادة السفينة وعن سلامتها من الناحية الملاحية ، كما لايعفى الناقل من مسئوليته فى مواجهة الشاحنين عن الأخطاء التى تقع من هؤلاء المقاولين فى عملية الرص [١].

ويثبت الخطأ فى الرص بكافة طرق الإثبات ، ولما كان الرص المعيب من أهم أسباب المنازعات بين الناقلين والشاحنين بوصفه من أكثر الأسباب التى تؤدى الى هلاك البضاعة أو تلفها فإن الربان من أجل تجنب مثل هذه المنازعات يسعى الى الحصول على دليل إثبات يفيد أن الرص قد تم وفقا للأصول الفنية المتعارف عليها ، ويتم ذلك عن طريق محضر معاينة يتم تحريره بواسطة خبراء متخصصين يطلق عليهم خبراء الرص "Arrimeurs Jures" بعد قيامهم بمعاينة العملية . غير أن محاضر هؤلاء الخبراء تعد

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٥١ . ص ٣٥٤.

بمثابة قرائن بسيطة على سلامة عملية الرص تخضع لتقدير قاضى الموضوع شأنها شأن كل أعمال الخبرة (١).

الرص علي سطح السفينة Le chargement en pontée

ذكرنا أن معاهدة هامبورج ، وقانون التجارة البحرية ، خلافاً لمعاهدة بروكسل ، تسرى أحكامهما على نقل البضائع على سطح السفينة . وفى هذا المقام نذكر الحالات التى يحق فيها للناقل شحن البضائع على سطح السفينة، كما وردت فى المادة (١/٩) من معاهدة هامبورج ، والمادة (٢١٦) من قانون التجارة البحرية . وهذه الحالات هى أربعة ، ثلاثة منه مشتركة بين المعاهدة والقانون ، وحالة ينفرد بها قانون التجارة البحرية . فأما عن الحالات الثلاثة المشتركة فهى :

١ - الاتفاق بين الناقل والشاحن على رص البضاعة على سطح السفينة: ذلك أن حظر رص البضاعة على سطح السفينة مقرر لمصلحة الشاحن فى ضمان سلامة بضائعه ، وبالتالى كان له أن يتنازل عن هذه المصلحة ويتفق مع الناقل على نقل البضاعة بهذه الكيفية ربما لضمان مصلحة أخرى قد تتمثل فى تخفيض أجرة النقل . غير أنه ينبغى أن يكون الاتفاق بين الشاحن والناقل على الرص على سطح السفينة كتابة فلا يكفى الاتفاق الضمنى المستخلص من الظروف (٢).

٢ - إذا كان الناقل ملزماً بالرص على سطح السفينة بمقتضى قانون أو لائحة معمول بها فى ميناء الشحن: وهنا لاحاجة ، بداهة ، للاتفاق بين الشاحن والناقل .

٣ - إذا اقتضت طبيعة البضاعة رص البضاعة على سطح السفينة: كما هو الحال بشأن الأخشاب أو القاطرات أو السيارات . حيث إنها تعتبر

---

(١) د. محمد كمال حمدى . السابق ص ٤٤ .

(٢) د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٤٨٦ ، ص ٤٩٣.

بضائع ذات أحجام كبيرة لن تدخل عنابر السفينة ، فضلاً عن أنه لايخشى عليها من البلل أو الحرارة أو السقوط [١].

وأما عن **الحالة الرابعة** التى انفرد بها قانون التجارة البحرية فهى : **الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية**: وهذا الانفراد بديهى لأن المعاهدة إذا كانت لا تطبق على النقل البحري الساحلى ، فإن القانون يطبق على مثل هذا النوع من النقل إذا تم الاتفاق على ذلك . وإنما أجيز نقل البضاعة على سطح السفينة ، فى هذه الحالة ، لأن السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية هى سفن صغيرة ، غالباً ، ولاتشتمل على عنابر للرص حيث يكون الرص على سطح السفينة هو السبيل الوحيد الممكن لاستغلال مثل هذه السفن . فضلاً عن أن مخاطر الملاحة الساحلية بالنسبة للسفن والبضائع تعتبر مخاطر محدودة [٢].

فإذا توافرت حالة من الحالات الأربعة السابقة ، فإن الناقل لايسأل عن هلاك أو تلف البضائع إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة ، وذلك شريطة أن ينص فى سند الشحن على أن البضاعة مشحونة على السطح (م٢/٩هامبورج ، م٢٣١ بحرى) . وذلك ليعلم الغير الذى يتعامل على البضاعة بمقتضى سند الشحن أنها منقولة بهذه الكيفية فينظم معاملته على هذا الأساس ، كأن يؤمن على البضاعة من المخاطر الخاصة بهذا النوع من الشحن [٣].وفى حالة إهمال ذكر الشحن على السطح فى سند الشحن ، فإن ذلك يعد قرينة على عدم وجود اتفاق يجيزه ، وهى قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها فى العلاقة بين الناقل والشاحن ،وقاطعة بالنسبة للغير حسن النية .

وجدير بالذكر أنه يجب على الناقل ، حتى فى الحالات المسموح له

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٢١ . ص ٢٥٥.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق رقم ٣٦١ ص ٢٦٤.

(٣) د. حسين الماحي . السابق . رقم ٣١٣ ص ٢٢٠.

فيها برص البضاعة على سطح السفينة وذكر النقل بهذه الكيفية فى سند الشحن أن يتخذ الاحتياطات اللازمة لرصها وتغطيتها ، وذلك نظراً لأنه إذا كان يعفى من المسئولية عند توافر إحدى الحالات السابقة ، وذكر النقل على السطح فى سند الشحن ، فإن هذا الإعفاء يقتصر على الهلاك أو التلف الناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على سطح السفينة ، ولايمتد إلى إعفائه من المسئولية عن الأضرار الناشئة عن الأسباب الأخرى كعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لرص البضاعة أو تغطيتها (١). وسيأتى الحديث عن مسئولية الناقل بهذا الصدد مفصلاً فى حينه .

الفرع الرابع

الالتزام بنقل البضاعة

Le transport

النقل هو الالتزام الرئيسى الذى يرتبه عقد النقل البحرى للبضائع حيث يلتزم الناقل بنقل البضاعة (م ٢/٣ بروكسل ، م ١/٢١٥ بحرى) أي تحريكها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد المعقول .

خط السير المعتاد La route maritime habituelle

يجب على الناقل أن يتبع فى رحلته خط السير المتفق عليه فى عقد النقل، فإذا لم يتفق فى العقد على خط سير السفينة وجب اتباع خط السير المعتاد أي الطريق الملاحى الذى تسلكه السفن عادة فى رحلاتها بين ميناء القيام وميناء الوصول وذلك حتى لاتتعرض السفينة أو البضاعة للخطر (٢).

الانحراف عن خط السير المعتاد Le deroutement

وعلى هذا فإنه لايجوز للربان الانحراف بالسفينة عن خط السير

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق رقم ٣٦١ ص ٢٦٥.

(٢) M. pourcelet , op. cit, N 51 , p. 53.

المعتاد وإلا كان الناقل مسئولاً عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير حتى إذا ثبت أن هذه الأضرار قد حدثت بسبب قوة قاهرة طالما أثبت الشاحن أنها لم تكن لتصيب البضاعة لولا الانحراف عن خط السير(١).

وإذا كان الأصل هو عدم جواز الانحراف بالسفينة عن خط سيرها المعتاد فإن هذا الانحراف قد يكون مبرراً ومشروعاً ولايرتب مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها . وذلك في حالتين :

الحـــالة الأولى : إذا وقع الانحراف بسبب إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح فى البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها الناقل لإنقاذ الأموال فى البحر (م ٢٤٢ بحرى) .

الحـــالة الثـــانيـــة : إذا تضـــمن عـقـد النقل شـرط الانحـراف "La clause du deroutement" حيث يجرى العمل على النص فى سند الشحن علي إعطاء الناقل الحرية الكاملة فى الرسو فى الموانى والمرافئ التى يراها، وتخويله كافة الصلاحيات فيما يتعلق بتقديم مساعدات للسفن الأخرى التى تتعرض للخطر (٢).

المحافظة على البضائع أثناء النقل Soins à la Cargaison

يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع وهى فى حوزته أثناء النقل (م ٢/٢١٥ بحرى) ، ويقصد بالمحافظة على البضائع اتخاذ كل مايلزم من إجراءات معقولة لحفظ البضائع بالحالة التى شحنت بها ، وسبب هذا الالتزام أن السـفينة ، فضلاً عن كونها أداة لنقل البضاعة ، تعتبر مخزناً آمناً لحفظها (٣).

---

(١) د. على البارودى . السابق . رقم ١٤٠ . ص ١٧٠.

(٢) R.Rodiére & E..DU .Pontavice , op . cit , N 354 , p 273.

(٣)د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٠ ص ٤٩٦ .

ويتحدد الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء نقلها حسب طبيعتها ، فقد تقتضى طبيعة بعض البضائع وجوب حفظها فى مكان معين بعيداً عن آلات السفينة حتى لا تتأثر بالحرارة المرتفعة المتولدة عن تشغيل هذه الآلات، وقد تقتضى طبيعة بعض البضائع حفظها فى ثلاجات خاصة كاللحوم والأسماك ، وأخيراً قد تقتضى طبيعة بضائع أخرى وجوب تهويتها من آن لآخر تهوية مستمرة طوال فترة وجودها على السفينة (١).

تغيير السفينة أثناء الرحلة Le Transbordement

يتعين على الناقل أن يتم نقل البضاعة على السفينة التى شحنت عليها فى ميناء القيام ، فلا يجوز له ، كقاعدة ، تغييرها فى الطريق حتى لا تتعرض البضاعة لخطر التلف أو الهلاك . ومع ذلك فإنه انطلاقاً من نفس الغاية وهى المحافظة على البضائع قد تحدث ظروف أثناء الرحلة تجيز للناقل بل تلزمه بإتمام نقل البضاعة على سفينة أخرى . فقد يحدث أن تتوقف السفينة عن مواصلة الرحلة أياً كان سبب هذا التوقف . ففى هذه الحالة يجب على الناقل أن يبذل العناية اللازمة لإعداد سفينة أخرى تقوم بنقل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه ، ويتحمل الناقل المصروفات الناشئة عن ذلك ، مالم يكن التوقف راجعاً إلى حالات الإعفاء من المسئولية المنصوص عليها فى المادة (٢٢٩ بحرى) وهى حالات إعفاء الناقل من المسئولية عند إثباته أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع لسبب أجنبى لايد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . حيث يتحمل الشاحن هذه المصروفات (م ٢١٧ بحرى) .

والتزام الناقل بإعداد سفينة أخرى تقوم بإتمام نقل البضائع عند توقف السفينة الأصلية هو التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة حيث يجب عليه بذل العناية المعقولة المنتظرة من ناقل حريص ، ولكن إذا لم يتمكن من إعداد سفينة أخرى ، بالرغم من ذلك ، فإنه يجب على الربان بصفته نائباً عن

---

(١) د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٢٨ ص ٢٥٧.

الناقل ، وفقاً للمادة ١٠٧ بحرى ، أن يخبر الشاحنين بالظرف الذى يوجد فيه، وأن يتخذ كافة الوسائل اللازمة للمحافظة على البضائع ، وعندئذ يجب على الشاحنين أن يتولوا نقل بضائعهم مع دفع الأجرة بمقدار ماتم من الرحلة [١].

وتتوقف مسئولية الناقل عن عدم تنفيذ التزامه بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه أو فى ميعادمعقول نتيجة توقف السفينة الأصلية فى هذه الحالة على سبب انقطاع الرحلة : فإذا كان سبب الانقطاع هو إخلاله بالتزاماته المتعلقه بإعداد السفينة وصلاحيتها للملاحة ، أو المتعلقة بشحن البضاعة ورصها ونقلها والمحافظة عليها (م ٢١٥ بحرى) فلا شك أن الشاحنين يمكنهم الرجوع على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذى أصابهم من انقطاع الرحلة . أما إذا كان الانقطاع ناشئاً عن سبب أجنبى لايد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه فيستطيع الناقل دفع مسئوليته فى هذه الحالة بإثبات ذلك السبب الأجنبى [٢].

انتهاء الالتزام بالنقل

ينتهى التزام الناقل بنقل البضاعة بتوصيلها إلى ميناء الوصول المتفق عليه ، ولكن قد يحتفظ الشاحن بحقه فى تحديد ميناء الوصول ، وفى هذه الحالة يتم تحديد ميناء الوصول فى سند الشحن مع تذييله بحق الشاحن فى اختيار ميناء آخر . وعندئذ ينبغى على الربان الذهاب إلى الميناء المحدد فى سند الشحن وانتظار تعليمات الشاحن لتحديد الميناء الآخر إلا إذا كان الشاحن قد أخطره به أثناء الرحلة حيث يجب عليه التوجه إليه مباشرة [٣].

وقد يتم الاتفاق في سند الشحن على الوضع العكسى أى على حق

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٥٦ ص ٣٥٨ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . نفس الموضع .

(٣) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٣٤٠ ص ٣٤٤.

الربان فى اختيار ميناء آخر غير الميناء المحدد فى سند الشحن ، وهنا يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة : " أو أى ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان " "as near as she may safely get" ، وهنا يستطيع الربان التوجه إلى الميناء الذى يختاره عند تعذر وصول السفينة للميناء المتفق عليه بسبب قوة قاهرة مثلاً أو بسبب تعذر دخولها إليه نظراً لأبعادها(١).

الفرع الخامس
الالتزام بتفريغ البضاعة
Le déchargement

يقصد بالتفريغ تلك العملية المادية التى تتضمن إنزال البضائع من السفينة ووضعها علي رصيف الميناء أو على الصنادل التى تحملها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة تقف بعيداً عن الرصيف ويقتضى التفريغ قيام الناقل بفك البضاعة وإخراجها من عنابر السفينة .

ويقع الالتزام بالتفريغ على عاتق الناقل مالم يتفق علي غير ذلك (م ٢/٣ بروكسل ، م ١/٢١٥بحرى) أي مالم يتفق على إلزام الشاحن أو المرسل إليه به . ولايجوز تفريغ أية بضاعة من السفن إلا بترخيص من الجمارك (م ٣٦ من قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ١٩٦٣) .

وجدير بالذكر أنه سواء أقام الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه بالتفريغ فإن أياً منهم لايتولى عملية التفريغ بواسطة عماله ومعداته حيث جرى العمل على العهود بهذه المهمة، شأنها فى ذلك شأن عملية الشحن، إلى مقاولى الشحن والتفريغ الذين يتولون عملية تفريغ البضاعة لحساب الملتزم بتفريغها، كما أن الالتزام بالتفريغ قد ينفصل عن الالتزام بتحمل نفقاته فقد

---

(١) د. مصطفي كمال طه . السابق . رقم ٣٦٧ ص ٢٦٧.

يتولى الناقل التفريغ ويتفق مع الشاحن أو المرسل إليه على أن يتحمل هذا الأخير نفقاته والعكس صحيح . وتقع المسئولية عن مخاطر عملية التفريغ على عاتق الملتزم به بغض النظر عمن يتحمل نفقاته .

ولما كانت سندات الشحن يمكن تداولها والبضاعة فى الطريق فإن من الصعب علي الربان معرفة صاحب الحق فى تسلم البضاعة ، ومن ثم يصعب عليه إعلانه بميعاد وصول السفينة الذى يبدأ منه ميعاد التفريغ . ولذلك جرى العمل على قيام الربان بالإعلان فى الصحف إعلاناً جماعياً عن وصول السفينة واستعدادها للتفريغ وذلك عندما يكون الناقل غير ملتزم بالتفريغ أى عندما يكون الملتزم بالتفريغ هو الشاحن أو المرسل إليه [1].

شرط التسليم تحت الروافع La livraison sous palan

يقصد بشرط التسليم تحت الروافع ذلك الشرط الذى يتم إدراجه فى سند الشحن ويكون من مقتضاه الاتفاق على التزام المرسل إليه باستلام البضاعة تحت روافع السفينة أى على ظهرها . ومعنى ذلك أن يكون على المرسل إليه تفريغ البضاعة وإنزالها من السفينة ، وبالتالى تحمله مسئولية الأضرار التى قد تحدث للبضاعة بعد تسليمها له تحت الروافع وأثناء قيامه بتفريغها .

فإذا لم يحضر المرسل اليه لاستلام البضاعة أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتيه الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة (م ٢٢٦/١بحري) .

وجدير بالذكر أن الربان ، بصفته نائباً للناقل ، عندما يقوم بتفريغ البضائع فى هذه الحالة إنما يفعل ذلك على مسئوليته ، وإذا أودعها لدى

---

(١) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق رقم ٣١٧ ص ٢٥٢.

أمين لحين تسليمها للمرسل إليه فإن هذا الأمين يعتبر وكيلاً عن الربان في تسليم البضاعة ، ويظل الربان مسئولاً عنها إلى وقت تسليمها ، وكل مايودى إليه شرط التسليم تحت الروافع،فى هذه الحالة،هو التزام الشاحن بمصاريف التفريغ والإيداع (١).

شرط التفريغ التلقائى Le déchargement d'office

يقصد بشرط التفريغ التلقائى ذلك الشرط الذى يتم إدراجه فى سند الشحن ويكون من مقتضاه عند تأخر المرسل إليه فى استلام البضاعة قيام الربان بالتعاقد لحساب المرسل اليه مع مقاول يتولى تفريغ البضاعة بحيث تنتهى بهذا التعاقد مسئولية الربان ويصبح المقاول الذى تعاقد معه نيابة عن المرسل إليه هو المسئول مباشرة فى مواجهة هذا الأخير .

وعلى هذا فإن شرط التفريغ التلقائي يعد بمثابة توكيل من المرسل إليه للربان بأن يتعاقد لحسابه مع مقاول التفريغ بحيث يبرم عقد التفريغ مباشرة بين المقاول والمرسل إليه . ويسأل المقاول عندئذ مباشرة عن البضاعة أمام المرسل إليه الذى قبل شرط التفريغ التلقائى ، أما الربان فلا يسأل عنها إلا إذا أساء اختيار المقاول فيسأل عن هذا الاختيار . وفى جميع الحالات لاينتهى عقد النقل إلا بتسليم البضائع بالفعل إلى المرسل إليه حامل سند الشحن ، ويظل الناقل مرتبطاً بعقد النقل حتى لحظة التسليم (٢).

الفرق بين التفريغ والتسليم :

إذا كان التفريغ هو تلك العملية المادية التى يتم بمقتضاها إنزال البضائع من السفينة ، فإن التسليم هو تلك العملية القانونية التى يتم بمقتضاها وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو وكيله بعد فحصها

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٣ ص ٥٠١.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . نفس الموضع .

والتحقق من مقدارها وحالتها بحيث يتسلمها فعلياً وتنتقل إليه حيازتها . وتنتهى بالتسليم مسئولية الناقل عن البضائع وينقضى به عقد النقل البحرى للبضائع .

وقد قضت محكمة النقض بأن " تفريغ البضاعة من السفينة بمعرفة المرسل إليه طبقاً لاتفاق الطرفين فى العقد لايدل بذاته على أن البضاعة سلمت إليه تسليماً فعلياً قبل التفريغ وأنه تمكن من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يرتب اعتبار العجز أو التلف الذى تم اكتشافه بعد التفريغ حاصلاً أثناء عملية التفريغ وبسببها " (١).

وجدير بالذكر أن التسليم قد يتم بعد تمام التفريغ كما هو الحال فى اشتراط تسليم البضائع على الرصيف حيث يتم التفريغ بإنزال البضاعة من السفينة ثم يتم فحصها والتحقق منها وتسليمها لصاحب الحق فيها . كما قد يتم التسليم قبل التفريغ كما هو الحال فى إدراج شرط التسليم تحت الروافع فى سند الشحن حيث يتم التسليم علي ظهر السفينة ثم يتم التفريغ بعد ذلك .

---

(١) نقض ٢١ يونيو ١٩٧٦ مجموعة أحكام النقض السنة ٢٧ ص ١٣٨٤ ، نقض ١٧ مارس ١٩٨٠ المجموعة . س ٣١ ص ٨٣٢.

الفرع السادس
الالتزام بتسليم البضاعة
La Livraison

يقصد بالتسليم تلك العملية القانونية التى يتم بمقتضاها وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو نائبه فى ميناء الوصول . والتسليم هو آخر التزام يقع علي عاتق الناقل ، وبالوفاء به تنتهى مسئوليته عن البضائع ، وينقضى به عقد النقل البحرى ، ومن لحظة التسليم يبدأ ميعاد الإخطار الذى يتعين على المرسل إليه توجيهه إلى الناقل عند هلاك البضاعة أو تلفها ، وكذا تسرى مدة التقادم .

ويقع الالتزام بالتسليم على عاتق الناقل (م ٢/٣ بروكسل ، م ١/٢١٥بحرى) ، والأصل أن يقوم الربان بعملية التسليم بصفته نائباً عن الناقل إلا أن العادة قد جرت على أن يقوم أمين السفينة "Consignataire du Navire" بصفته ممثلاً للناقل باستلام البضائع من الربان ثم يتولى توزيعها على أصحابها ، وذلك حتى لاتظل السفينة راسية فى الميناء وقتا طويلاً فى انتظار المرسل إليهم [(١)].

والمقصود بالتسليم فى هذا الصدد هو التسليم الفعلى للبضائع إلى صاحب الحق فيها أو نائبه بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها ، فلا يعد استلاماً للبضاعة مجرد تفريغها من السفينة وإيداعها الدائرة الجمركية [(٢)].

وعلى هذا فإن تسليم البضائع يقتضى التحقق منها "vérification" وفحصها للتأكد من مقدارها ووصولها كاملة وسليمة ، وللتعرف على حالتها ومدى ما أصابها من عجز أو تلف عند وصولها ناقصة ، كما قد يفيد ذلك

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٧٠ ص ٢٧٠.
(٢) أحكام النقض السالف الإشارة اليها .

فى حساب أجرة النقل إذا كان قد اتفق علي حسابها على أساس الكمية المفرغة . والأصل أن يتم فحص البضاعة والتحقق منها على الرصيف بعد التفريغ ، أو فى مخازن الجمارك ، أو فى المخازن العمومية إذا كانت البضائع مما يتعين إيداعها المخازن قبل الإفراج عنها . غير أن شركات الملاحة البحرية تشترط أحياناً أن يتم فحص البضائع التى لاتودع المخازن على ظهر السفينة . وفى جميع الحالات يتم الفحص بحضور طرفى عقد النقل أو بحضور مندوب عن كل منهما أو على الأقل بعد دعوة أحدهما للآخر لتعيين مندوب من قبله [١].

صاحب الحق فى استلام البضائع

قد يقوم الشاحن بإرسال بضائعه لنفسه كما هو الحال فى قيام مشروع بإرسال بضائعه إلى أحد فروعه أو أحد معارضه بالخارج ، غير أنه يغلب أن يكون النقل لمصلحة شخص آخر خلاف الشاحن يعرف بالمرسل إليه "Destinataire" وهو الحامل الشرعى لسند الشحن ، إذ يجب على الربان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه فى تسلمها (م ٢٢٣ بحرى) .

ويتحدد الحامل الشرعى لسند الشحن أو المرسل إليه طبقاً لنوع السند: فإذا كان سند الشحن إسمياً وجب على الربان تسليم البضاعة لمن حرر السند باسمه أو لوكيله أو لمن حوَّل إليه السند وفقاً لنظام حوالة الحق المدنية، وإذا كان سند الشحن إذنياً وجب على الربان تسليم البضاعة لمن حرر السند لإذنه أو لأمره أو لمن ظهر إليه السند بعد التأكد من سلسلة التظهيرات الواردة عليه ، أما إذا كان سند الشحن لحامله وجب على الربان تسليم البضاعة لمن يحمل السند دون النظر إلى كيفية إنتقاله إليه . وفى جميع الأحوال ينبغى على الربان التحقق من شخصية مستلم البضاعة .

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٠٨ ص ١٤٥ - ١٤٦.

تسليم البضائع لأمين الحمولة

Consignataire de La Cargaison

قد ينوب عن المرسل إليه في استلام البضائع وكيل يدعى " وكيل الشحنة" أو " أمين الحمولة " فيتقدم هذا الأمين إلى الربان طالباً منه تسليمه البضائع على أن يتقيد بحقوق موكله والتزاماته . وقد جرت العادة في حالة تعدد المرسل إليهم وتعلق الأمر بشحنة واحدة كبيرة على تعيين أمين للحمولة يمثلهم ليقوم عنهم باستلام البضائع من الربان ، ويتولى بعد ذلك توزيعها عليهم . ويكون التسليم له تسليماً قانونياً مبرئاً لذمة الناقل بصفة الأمين حائزاً لسندات الشحن ونائباً عن المرسل إليهم [(١)].

ويحدث أحياناً أن يتولى أمين السفينة القيام في نفس الوقت بدور وكيل الشحنة أو أمين الحمولة وذلك بموجب نص في سند الشحن . وفي هذه الحالة يتولى تفريغ البضائع من السفينة بصفته ممثلاً للناقل ، ثم يتولى تسليمها ونقلها إلى مخازن المرسل إليه بصفته ممثلاً لهذا الأخير . وهذا الوضع من شأنه تيسير عمليات التفريغ والتسليم وإنجازها على وجه السرعة [(٢)].

أذون التسليم Delivery orders

يحدث أحياناً أن ترسل كمية كبيرة من البضاعة بموجب سند شحن واحد ويقوم صاحبها ببيعها مجزأة ولما كان من المتعذر تجزئة سند الشحن فإن المشرع البحري قد أجاز لكل من له حق في استلام بضائع بمقتضى سند شحن أن يطلب من الناقل إصدار أذون تسليم تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن(م ١/٢١٢بحري) .

ومؤدى ذلك أن إذن التسليم هو صك يصدر عن الناقل أو من ينوب عنه

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٨ ص ٥٠٨.

(٢) د. مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٧٣ ص ٢٧١.

حاملاً توقيعه وتوقيع طالب الإذن (م ٢/٢١٢ بحرى) ، ويخول حامله الشرعى حق تسلم البضائع المبينة به (م ٢١٢ /٤ بحرى).

ويعتبر إذن التسليم بمثابة سند شحن يتضمن ،فضلاً عن توقيع الناقل وتوقيع طالبه،البيانات المتعلقة بحصة طالبه فى البضائع المشحونة بموجب سند الشحن الصادر عن الشحنة بأكملها ، وذلك من حيث الكمية والوزن والنوع والعلامات المميزة . وتصدر أذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله (م ٢/٢١٢ بحرى).

وجدير بالذكر أن سند الشحن الصادر عن الشحنة بأكملها إذا كان قابلاً للتداول وجب أن يذكر فيه الناقل بياناً عن أذون التسليم التى أصدرها ، والبضائع المبينة بها ، وإذا وزعت الشحنة بأكملها بين أذون تسليم متعددة وجب أن يسترد الناقل سند الشحن (م ٣/٢١٢ بحرى) .

وتختلف أذون التسليم التى نحن بصددها عن أذون التسليم الصادرة عن الشاحن فقد يحدث فى فرضنا هذا المتعلق بنقل شحنة كبيرة بموجب سند شحن وبيعها مجزأة أثناء الرحلة أن يصدر الشاحن أذون تسليم لأصحاب البضائع موجهة إلى وكيله فى ميناء الوصول يأمره فيها بتسليم المستفيدين من هذه الأذون كميات البضائع المعينة فيها . وأذون التسليم الصادرة عن الشاحن لاتعد بمثابة سندات شحن كما لاتخول أصحابها أى حق على البضاعة ، ولاتلزم الربان فى شيئ لأنه لم يوقع عليها ،وإنما تنحصر قوتها فقط فى مسئولية الشاحن الذى أصدرها ووكيله الملتزم بتنفيذها [1].

تسليم البضائع لمصلحة الجمارك :

لايعتبر تسليم البضائع إلى مصلحة الجمارك تسليماً قانونياً للمرسل إليه أو نائبه تنتهى معه مسئولية الناقل وينقضى به عقد النقل البحرى وذلك

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٤٩٨ ص ٥٠٨ ، د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢١٦ ص ١٥٥-١٥٦.

لأن مصلحة الجمارك لاتعتبر نائبة عن المرسل إليه فى استلام البضاعة وإنما تتسلمها بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هى وفاء الرسوم المستحقة عليها ، ويظل الناقل البحرى مسئولاً عن البضاعة المشحونة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها [١].

تسليم البضائع وفق نظام "تسليم صاحبه" :

ومؤدى هذا النظام الاتفاق على قيام الناقل بتسليم البضاعة مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية . وهنا أيضاً تظل البضائع فى حراسة الناقل وتبقى مسئوليته عنها قائمة حتى تسليمها تسليماً فعلياً للمرسل إليه أو نائبه [٢].

خطاب الضمان المصرفى فى غياب سند الشحن :

La lettre de garantie pour défaut connaissement :

قد يتقدم المرسل إليه الى الناقل بدون سند الشحن اللازم لاستلام البضاعة نظراً لوصول البضاعة قبل مستنداتها على سبيل المثال ، وفى هذه الحالة يجوز للناقل تسليم البضاعة إلى المرسل اليه إذا قدم له هذا الأخير خطاب ضمان من أحد البنوك بالقيمة التقديرية للبضائع . والهدف من تقديم خطاب الضمان هنا أن يضمن الناقل تسليمه المستندات عند وصولها للمرسل إليه ، وأن يتعهد البنك بدفع جميع المبالغ المترتبه على تسليم البضائع للمرسل إليه ، وبصفة عامة حتى يتلافى الناقل مخاطر تسليم البضائع بدون سند الشحن [٣].

وقد جرى العمل فى حالة تقديم المرسل إليه خطاب ضمان مصرفى للإفراج عن البضاعة أن يقوم الناقل أو وكيله بالاتصال بالشاحن لتلقى

---

(١) أحكام النقض السابق الإشارة إليها .

(٢) نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ مجموعة أحكام النقض س ٢٦ ص ١١٩٧.

(٣) د. علي جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٠٨ ص ٥١٨.

تعليمـاته تفادياً لما قـد ينشـأ من مشـاكل إذا ماتبين أن المرسل إليـه (المشترى) لم يكن قد دفع ثمن البضائع للشاحن (البائع) . وأياً ماكان الأمر فإن الناقل لا تبرأ ذمته إلا بتسليم البضائع للمرسل إليه الحقيقى أو الحامل الشرعى لسند الشحن أو من ينوب عنه [١].

اساس حق المرسل إليه فى استلام البضاعة

إذا كان مستلم البضاعة هو الشاحن نفسه أو وكيله فلا شك أن الأساس القانونى لحقه فى استلام البضاعة إنما يكمن فى عقد النقل البحرى على أساس أنه يعتبر طرفاً فى هذا العقد يتمتع بحقوقه ويتحمل بالتزاماته . أما إذا كان مستلم البضاعة أو المرسل إليه شخصاً آخر خلاف الشاحن فلا شك ، أيضا ، أنه لايطالب باستلام البضاعة مستعملاً حق الشاحن أو بصفته وكيلاً عن الشاحن بل يطالب بها بناء على حق مباشر له قبل الناقل يستطيع بمقتضاه مطالبته بتسليم البضاعة باسمه الخاص رغم ماينطوى عليه هذا التكييف من استثناء علي قاعدة نسبية آثار العقد، حيث يكتسب المرسل اليه بعض الحقوق ويتحمل ببعض الالتزامات الناشئه عن عقد النقل بالرغم من كونه ليس طرفاً فيه أى من الغير ، وذلك مثل حقه فى المطالبة باستلام البضائع ، وحقه فى مقاضاة الناقل فى حالة هلاكها أو تلفها أو تأخيرها ، والتزامه بدفع أجرة النقل إذا كان قد اتفق فى عقد النقل على استحقاقها فى ميناء الوصول .

وإذا كان الأمر كذلك فإن الخلاف قد ثار بشأن الأساس القانونى لهذا الحق المباشر للمرسل إليه قبل الناقل وتعددت الآراء بهذا الخصوص :

فذهب رأى إلى تأسيس حق المرسل إليه فى استلام البضائع علي الاشتراط لمصلحة الغير . ذلك أن عقد النقل البحرى يتضمن اشتراطاً لمصلحة الغير يتعهد بمقتضاه الناقل بتسليم البضائع الى المرسل إليه

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ١٩٩ ص ١٣٨.

(المستفيد) من عقد النقل الذى يكتسب بدوره حقاً مباشراً قبل الناقل (المتعهد) يتمثل فى مطالبته بتنفيذ تعهده بتسليم البضاعة .

وقد عيب علي هذا الرأى أنه يتعارض مع أحكام الاشتراط لمصلحة الغير التى تقضى بأن الاشتراط لمصلحة الغير وإن جاز أن يكسب المستفيد حقاً إلا أنه لايجوز أن يرتب فى ذمته التزام ، فى حين أن المرسل إليه يلتزم أحياناً بدفع أجرة النقل [1]. كما أننا لو طبقنا قواعد الاشتراط لمصلحة الغير على عقد النقل لترتب على ذلك جواز احتجاج الناقل (المتعهد) فى مواجهة المرسل إليه (المستفيد) من السند بالدفوع التى كان يجوز له التمسك بها فى مواجهة الشاحن (المشترط) نفسه والمستمدة من عقد النقل (م ٢/١٥٤ مدنى) . وهذا يتعارض مع حق المرسل إليه الخاص فى البضاعة ، ويضعف من الثقة فى التعامل على سندات الشحن أثناء الرحلة البحرية [2].

وذهب رأى ثان إلى تأسيس حق المرسل إليه فى استلام البضائع على عقد النقل ذاته باعتباره ، أى العقد ، عقداً ثلاثى الأطراف ، وباعتبار المرسل إليه إذن هذا الطرف الثالث بجوار الشاحن والناقل . ذلك أن حامل سند الشحن يعد طرفاً ذا شأن في عقد النقل باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن يتكافأ مركزه ، حين يطالب بتنفيذ عقد النقل ، ومركز الشاحن، ويرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به. وذلك استثناء من مبدأ نسبية آثار العقد تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل [3].

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٢ ص ٣٦٤.

(٢) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٣٤٤ ص ٣٤٩.

(٣) نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ مجموعة أحكام النقض س ١٦ ص ٢٢٠ ، نقض ٧ فبراير ١٩٦٧ نفس المجموعة س ١٨ ص ٣٠٠ ، نقض ١٤ أبريل ١٩٧٠ نفس المجموعة س ٢١ ص ٥٩٨.

وقد عيب علي هذا الرأى أنه يقوم علي أساس اقتصادى بحت لا على أساس قانوني ذلك أن عقد النقل البحرى ، كما ذكرنا ، عقداً ثنائياً طرفاه الناقل والشاحن ، أما المرسل إليه فيتعبر من الغير بالنسبة لعقد النقل وبالنسبة لسند الشحن متى كان شخصاً آخر خلاف الشاحن أو وكيله [١].

وذهب رأى ثالث [٢] إلى تأسيس حق المرسل إليه فى استلام البضائع على فكرة النيابة الناقصة ذلك أن الشاحن عند تعاقده مع الناقل يعتبر نائباً عن المرسل إليه الذى تنصرف إليه آثار العقد باعتباره الطرف الأصيل فى هذه النيابة ، وهى نيابة ناقصة لأن الشاحن يظل طرفاً فى عقد النقل بحيث يظل ملتزماً بدفع أجرة النقل تجاه الناقل إلى أن يقبل المرسل إليه البضاعة بحيث يعتبر الشاحن كما لو كان كفيلاً للمرسل إليه .

وقد عيب علّي هذا الرأى أنه يفترض نيابة لم تنصرف إليها نية الأطراف حيث لم يقصد الشاحن أن يكون أصيلاً ونائباً عن المرسل إليه فى نفس الوقت ، كما لم يقصد المرسل اليه أن يكون طرفاً فى عقد النقل ، ويبدو هذا النقد واضحاً فى حالة تداول سند الشحن ذلك أنه إذا كان يفترض نيابة الشاحن عن المرسل إليه أو حامل السند فى جميع الأحوال فمن الصعب افتراض هذه النيابة عند تداول السند أثناء الرحلة واستقراره فى يد شخص لا صلة بينه وبين الشاحن إطلاقاً [٣]. كذلك يتعارض هذا الرأى مع الآثار القانونية التى تترتب على النيابة الناقصة والتى بمقتضاها يمتد حلول المرسل إليه محل الشاحن فى جميع التزاماته وليس الالتزام بدفع الأجرة فقط، وهذا يتعارض مع مايجرى عليه العمل فى عقد النقل البحري [٤].

---

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٣٣ ص ٢٦٦.

(٢) مصطفى كمال طه . السابق . رقم ٣٧٧ ص ٢٧٥،

(٣) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٢ ص ٣٦٤.

(٤) د. فايز نعيم رضوان . السابق . رقم ٣٤٤ ص ٣٥٠ .

ونذهب مع رأى أخير[١] إلى تأسيس حق المرسل إليه فى استلام البضائع علي سند الشحن ذاته ذلك أن المرسل إليه بحيازته لسند الشحن إنما يعتبر مالكاً للبضاعة أو على الأقل حائزها إذ يعد سند الشحن ممثلاً للبضاعة وأداة حيازتها أو يمثل بالأحرى الحيازة الرمزية للبضاعة ، وذلك طبقاً للمادة (١/٩٥٤ مدنى) التى تنص على أن : " تسليم السندات المعطاه عن المبالغ المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة فى المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها " .

فالربان عليه أن يسلم البضائع إلى حائز السند لأنه يملكها ذلك أن قيام الشاحن بتسليم سند الشحن إلى المرسل إليه يعد بمثابة تسليمه البضاعة ذاتها إذ السند يمثل البضاعة ، ولما كان من حق الربان الامتناع عن تسليم البضاعة إلى المرسل إليه مادام لم يدفع أجرة النقل ليباشر حق الحبس وامتياز الناقل عليها ، فإن المرسل إليه لايمكنه استلام البضاعة إلا بعد تحريرها من التكاليف التى تثقلها دون أن يفقد الناقل حقه فى الرجوع على الشاحن لأنه المتعاقد معه . ولما كان سند الشحن وحدة لاتتجزأ فليس للمرسل إليه أن يتمسك بحقه الناشئ عنه وهو استلام البضاعة، ويفلت من التزاماته الناشئة عنه ومنها التزامه بدفع أجرة النقل .

إثبات استلام البضاعة :

يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسلمها ، وهى قرينة بسيطة بحيث يجوز إثبات مايخالفها (م ٢٢٤ بحرى) بكافة طرق الإثبات ، ولكنه إثبات صعب لأن الأصل هو قيام القرينة لصالح الناقل .

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٢ ص ٣٦٤ - ٣٦٥ ، د. سميحة القليوبى . السابق . رقم ٣٠ ص ٢٦٠ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٣٣ ص ٢٦٦-٢٦٧.

وإذا كان الناقل قد أصدر أذون تسليم تتعلق بكميات من بضائع تسلمها بموجب سند شحن واحد تضمن نصاً يتعلق بالترخيص له فى إصدار مثل هذه الأذون ، فإن استرداد الناقل لأذون التسليم التى سبق إصدارها من صاحب الحق فى استلام البضائع يثبت قيام الناقل بتسليم البضائع المبينة فى هذه الأذون .

وأخيراً إذا لم يحضر صاحب الحق فى استلام البضائع، أو حضر وامتنع عن استلامها فأودعها الناقل ، بإذن القاضى ، لدى أمين فإن الإيصال الصادر من هذا الأمين باستلام البضاعة يثبت قيام الناقل بتسليمه البضائع بالأوصاف الواردة فى الإيصال .

التزاحم بين حملة نسخ سند الشحن:

قدمنا أنه يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ وتكون كل نسخة موقعة ، ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت منه ، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل (م ٣/٢٠٢ بحرى) .

ومتى حدث ذلك وتم تظهير نسخ سند الشحن إلى أشخاص مختلفين تعدد حملة النسخ ، وتعدد، بالتالى ، أصحاب الحق فى استلام البضائع ، وهنا يثور التساؤل عن تحديد الحامل الذى يكون له حق استلام البضائع من الناقل من بين الحاملين المتعددين لنسخ سند الشحن .

وللإجابة على هذا التساؤل فإنه ينبغى لحل هذا التزاحم التفرقة بين فرضين هما التزاحم قبل تسليم البضائع ، والتزاحم بعد تسليمها :

الفرض الأول : التزاحم قبل تسليم البضائع

إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسليم البضائع وجب تفضيل حامل النسخة الأقدم فى تاريخ

التظهير (م ١/٢٢٥ بحرى) ، وذلك لأن المظهر بقيامه بتظهير إحدى النسخ أولاً يكون قد نقل ملكية البضائع إلى المظهر إليه ، ويقوم تسليم سند الشحن مقام تسليم البضاعة ذاتها ، وبالتالى فإنه بهذا التظهير الأول يكون قد استنفذ حقه فى البضائع بحيث يقع تظهيره اللاحق على بضائع ليست مملوكة له ولا حق له فى إعطاء غيره حقاً عليها(١).

فإذا تقدم للربان عدة حملة لسندات شحن على نفس البضاعة وكانت تظهيراتهم فى تاريخ واحد امتنع عليه الفصل بينهم ، وأودع البضائع لدى أمين وطلب منهم اللجوء للقضاء الذى يقسمها بينهم قسمة غرماء حيث لا أفضلية لأحدهم على الآخرين (٢).

الفرض الثانى التزاحم بعد تسليم البضائع

إذا حدث التزاحم بعد تسليم البضاعة فإننا نكون بين أمرين :

الأمـــر الأول : أن يكون الشخص الذى تسلم البضاعة هو صاحب النسخة الأقدم فى تاريخ التظهير . وهنا لا صعوبة فى هذا الأمر حيث يكون مستلم البضاعة هو صاحب الحق فى استلامها وتبقى فى حيازته .

الأمرالثانى : أن يكون الشخص الذى تسلم البضاعة بالفعل هو شخص آخر غير حامل السند الأقدم فى تاريخ التظهير . وفى هذا الفرض نكون بصدد حيازتين للبضائع : حيازة فعلية لدى من تسلم البضاعة رغم أنه لايحمل سند الشحن الأقدم فى تاريخ التظهير ، وحيازة رمزية للبضاعة من قبل حامل السند الأقدم تظهيراً . وهنا يفترض أن كلا الحائزين حسنى النية ، ولحل هذا التزاحم فإنه متى كان من تسلم البضائع حاملاً حسن النية لإحدى نسخ سند الشحن كانت له الأفضلية على حملة النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخياً (م ٢/٢٢٥ بحرى) أى تفضل الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية .

---

(١) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٣٢٨ ص ٢٢٩.

(٢) د. على جمال الدين عوض . السابق . رقم ٥٠٢ ص ٥١٢.

وتكمن علة هذا الحكم فى أنه رغم أن الشاحن لم يكن له أن يتصرف فى البضائع بعد سبق تصرفه فيها حيث يعد تصرفه اللاحق تصرفاً من غير مالك إلا أن تصرفه يعتبر مع ذلك سبباً صحيحاً من أسباب الملكية أو الحيازة السليمة إذا أضيف إليه شرطا الحيازة وحسن النية ، كما أن الربان إذا كان يحوز البضاعة لحساب المستفيد من سند الشحن الأقدم تظهيراً فانه بخروج هذه الحيازة من يده لم يعد الحامل الأول لسند الشحن حائزاً ويكون فى مركز أضعف من الحامل المتأخر الذى استلم البضاعة بالفعل . وهذا الحكم رغم وجاهته من الناحية القانونية إلا أنه يضعف من قيمة سند الشحن الائتمانية ويساعد على الغش [1].

الامتناع عن تسليم البضائع او عدم وجود مطالب بها:

إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع ،أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل ، جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي . ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة بالامتياز على غيره (م ٢٢٦ بحرى) ، والحكمة من هذا الحكم هى عدم تعطيل السفينة عن الاستغلال البحرى، فضلاً عن ضمان استيفاء الناقل للأجرة .

---

(١) د. على جمال الدين عوض . السابق ، رقم ٥٠٣ ، ص٥١٣.

المطلب الثانى
التـــزامات الشـــاحن
Les obligations du chargeur

جاءت معاهدة بروكسل ، وكذا معاهدة هامبورج خلواً من تنظيم التزامات الشاحن ، اللهم إلا من بعض الأحكام الخاصة بالتزامه بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل بشأن البضائع الخطرة . فى حين فصل قانون التجارة البحرية الكلام حول التزامات الشاحن . بيد أن خلو المعاهدتين من النص على هذه الالتزامات ، كما ذكرنا ، لا يعني عدم وجودها ، حيث إن أحكام الاتفاقيتين قد وضعت مفترضة وجود هذه الالتزامات .

ونبحث التزامات الشاحن فى ثلاثة فروع ، وذلك على النحو الآتى :

الفرع الأول : الالتزام بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل .

الفرع الثانى : الالتزام بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل .

الفرع الثالث : الالتزام بدفع أجرة النقل .

الفرع الأول
الالتزام بوضع البضاعة
تحت تصرف الناقل

يلتزم الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل حتى يتمكن من نقلها وذلك بأن يسلمه البضائع فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق علي غير ذلك (م ٢١٨ بحرى) .

ويعد وضع الشاحن للبضاعة تحت تصرف الناقل بمثابة الخطوة الأولى نحو تنفيذ عقد النقل البحرى ، وإن كان العقد قائماً قبل ذلك التسليم ، ذلك

أن عقد النقل يعد عقداً رضائياً ، كما ذكرنا ، ولا يتوقف إبرامه على استلام الناقل للبضائع .

فإذا تخلف الشاحن عن تنفيذ هذا الالتزام بعدم تسليمه البضائع للناقل، أو بالتأخير فى تسليمها كان من حق هذا الأخير أن يطالب بالتعويض الأخير . ويخضع تقدير التعويض لاتفاق الطرفين أو لحكم القواعد العامة عند عدم الاتفاق إلا أنه لايجوز أن تزيد قيمة التعويض الذى يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة ذلك منعاً للتعسف (م ٢١٨ بحرى) .

الفرع الثانى
الالتزام بتقديم بيانات
صحيحة إلى الناقل

يلتزم الشاحن بأن يقدم كتابة إلى الناقل البيانات الصحيحة المتعلقة بالبضائع عند تسليمه إياها حيث تقيد هذه البيانات فى سند الشحن (م٢٠٥/١ بحرى) .

فإذا أدلى الشاحن ببيانات غير صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل كان مسئولاً قبل هذا الأخير عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير (م ٢٠٦ بحرى) .

وإذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات (م ٢٣٠ بحرى) .

البضائع الخطرة : Les Marchandises dangereuses

ذكرنا أن معاهدة بروكسل فى مادتها (٦/٤) ، وكذا معاهدة هامبورج فى مادتها (١٣) ، فضلاً عن قانون التجارة البحرية فى مادته (٢٠٩) .

تطبق أحكامها على نقل البضائع الخطرة . ونستطرد في هذا المقام بشرح أحكام هذه النصوص بشأن التزام الشاحن بتقديم بيانات صحيحة إلى الناقل بشأنها . وعلى هذا فإنه يجب على الشاحن . إذا كانت البضائع خطرة أو قابلة للالتهاب أو الانفجار ، أن يخطر الناقل بذلك ، وأن يضع على البضاعة بياناً للتحذير من خطورتها ، وبيانات بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك ممكنا .

هذا وقد فرقت النصوص المشار إليها، فى هذا الصدد ، بين فرضين :

الفرض الأول : شحن بضائع خطرة دون علم الناقل بطبيعتها : كما فى حالة تقديم الشاحن إلى الناقل طروداً بها مواد خطرة دون أن يبين طبيعة محتوى هذه الطرود ، ودون أن يكتب عليها مايفيد خطورتها . وفى هذا الفرض يجوز للناقل فى كل وقت إخراج هذه البضائع الخطرة من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها، فضلاً عن أن الشاحن يكون مسئولاً قبل الناقل والشاحنين الاخرين عن الأضرار والمصروفات التى تنشأ عن وضع هذه البضاعة فى السفينة وذلك إذا أثبت الناقل أنه ماكان ليرضى بشحنها فى السفينة لو علم بطبيعتها . وهذا الإثبات من الصعوبة بمكان بيد أنه يمكن للناقل أن يقيم الدليل على أن البيانات التى قدمها الشاحن لم تكن كافية فلم تسمح له بمعرفة طبيعة البضاعة .

الفرض الثانى : شحن بضائع خطرة بعلم الناقل بطبيعتها وموافقته علي شحنها : وفى هذا الفرض لايجوز له بعد ذلك إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها إلا إذا كانت خطورتها تهدد السفينة أو الشحنة . وفى هذه الحالة لا يتحمل الناقل أية مسئولية قبل الشاحن إلا إذا تعلق الأمر بخسارة بحرية مشتركة حيث يجوز للشاحن أن يباشر دعوى المساهمة فى الخسارة ضد السفينة وضد الحمولة (م ٢٠٩ /٢بحرى) .

الفرع الثالث
الالتزام بدفع أجرة النقل
Le frêt

يتمثل الالتزام الأساسى الذى يرتبه عقد النقل البحرى فى ذمة الشاحن فى التزامه بدفع أجرة النقل وهى عبارة عن المبلغ الذى يلتزم بدفعه إلى الناقل نظير قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول .

تحديد أجرة النقل Détermination du frêt

تحدد أجرة النقل عادة باتفاق طرفى عقد النقل البحرى ، فإذا لم يتضمن العقد إتفاقاً على أجرة النقل أو على طريقة تحديدها فإن الأجرة يتم تحديدها وفقا للعرف السائد فى ميناء الشحن ، وقد يتم تحديد أجرة النقل حسب وزن البضاعة حيث يتم الاتفاق على دفع مبلغ معين عن كل طن أو كيلو جرام من البضاعة . وقد يتم تحديد الأجرة حسب حجم البضاعة حيث يتفق على مبلغ معين عن كل متر مكعب . وقد تحدد الأجرة على أساس القطعة أو القيمة وذلك حسب طبيعة البضائع المنقولة .

والأصل أن أجرة النقل تحتسب على أساس كمية البضاعة الواردة فى سند الشحن ، كما أنه ليس للتحفظات الواردة بالسند بشأن وزن البضاعة أى تأثير علي حساب الأجرة . بيد أن الغالب اشتراط تحديد الأجرة حسب كمية البضاعة أو وزنها فى ميناء التفريغ ، وذلك فى الحالات التى يصعب فيها عند الشحن التحقق من كمية البضاعة أو وزنها ، وعندئذ تحدد الأجرة حسب الوزن أو المقاس أو العدد عند التفريغ . وفى هذه الحالة لايدخل في حساب الأجرة مايصيب البضاعة أثناء الرحلة من عجز بسبب طبيعتها نتيجة للضغط أو التبخر مثلاً [(١)].

---

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٠٣ ص ٢٤٤.

وإذا كانت الأجرة تحدد على أساس العقد أو العرف فإن المادة (١/٢٠٨بحرى) قد تضمنت نصاً خاصاً بتحديد الأجرة على أساس أجرة المثل وذلك فى حالة شحن بضائع غير مذكورة فى سند الشحن أو فى إيصال تسلم البضائع بغير علم الناقل أو الربان . ففى هذه الحالة إذا وجد الربان مثل هذه البضائع قبل السفر أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها ولم يقم بإخراجها من السفينة فى ميناء الشحن فإن له أن يبقيها فى السفينة وينقلها بأجرة تعادل مايدفع لبضائع من نوعها فى المكان المذكور وذلك مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض .

الملتزم بدفع أجرة النقل Le Débiteur du frêt

الأصل أن يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل بصفته أحد طرفى عقد النقل البحرى . إلا أنه إذا كان قد اتفق علي أن الأجرة مستحقة الآداء عند الوصول فإن الشاحن لا يلتزم وحدة بأدائها فى هذه الحالة بل يلتزم بآدائها - أيضاً - من له الحق فى تسلم البضاعة إذا قبل استلامها (م ١/٢١٩بحرى) .

وعلي هذا فإنه يجوز الاتفاق بين الشاحن والناقل على استحقاق الأجرة عند الوصول ، وهذا الاتفاق من شأنه أن يؤدى إلى التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل وهو صاحب الحق فى استلام البضاعة . فإذا قبل المرسل إليه استلام البضاعة وأوفى للناقل أجرة النقل أخلى الشاحن من التزامه بدفع الأجرة ، أما إذا إمتنع المرسل إليه عند استلام البضائع عن دفع أجرة النقل جاز للناقل أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، ويجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء أجرة النقل (م ١/٢٢٦بحرى) ، فإذا لم يكف ثمن البضاعة بعد بيعها لاستيفاء الأجرة كان للناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه أو من ثمن البضاعة المبيعة .

وأساس التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل عند الاتفاق بين الشاحن

والناقل على استحقاقها عند الوصول لا يكون عقد النقل إذ المرسل إليه أجنبى عن هذا العقد بل أساس التزامه هو حيازته لسند الشحن فإذا أراد أن يخلص له الحق فى البضاعة فإن عليه أن يدفع أجرة نقلها إلى الناقل [١].

ولأن أساس التزام المرسل إليه بأداء الأجرة عند إستحقاقها عند الوصول هو حيازته لسند الشحن ، ولأن السند ينبغى أن يحيطه علماً بأنه ملتزم بأداء الأجرة فإنه يجب أن يذكر فى سند الشحن مقدار أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول (م ١/٢٠٠ بحرى) .

فإذا لم يذكر فى سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن ، ولايجوز إثبات مايخالف ذلك فى مواجهة الغير حسن النيه الذى لايعلم وقت حصولة على السند أن الأجرة أو جزءاً منها لايزال مستحقاً ، ويعتبر المرسل إليه الذى صدر السند باسمه أو لأمره من الغير فى هذا الخصوص إلا إذا كان هو الشاحن نفسه (م ٢/٢١٩ بحرى) .

وعلي هذا فإن جزاء عدم ذكر مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول فى سند الشحن هو قيام قرينة لصالح الغير حسن النية مفادها قبض الناقل للأجرة بكاملها عند الشحن ، وهى قرينة بسيطة يمكن للناقل تقويضها في مواجهة الشاحن إذا أثبت العكس ، وفى مواجهة الغير إذا أثبت أن الغير صاحب الحق فى استلام البضائع كان سيئ النية أي كان يعلم وقت حصوله علي سند الشحن أن الأجرة أو جزءاً منها مازال مستحقاً .

أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة

L'éffet d'événements de mer sur le frêt :

يختلف أثر الحوادث البحرية على دين الأجرة بحسب نتيجة الحادث

---

(١) د. محمود سمير الشرقاوى . السابق . رقم ٣٦٧ ص ٣٦٨.

البحرى وما إذا كان قد أدى إلى هلاك البضائع هلاكاً كلياً أو إلى تلفها ونقص كميتها أو قيمتها :

هلاك البضائع هلاكاً كلياً : perte totale

ونفرق هنا بين هلاك البضائع نتيجة قوة قاهرة أو نتيجة إهمال الناقل ، وبين هلاكها نتيجة فعل الشاحن أو بسبب عيب ذاتى فى البضائع :

هلاك البضائع هلاكاً كلياً بقوة قاهرة Force Majeur أو بإهمال الناقل faute de transporteur.

لما كان عقد النقل البحرى من العقود الملزمة للجانبين فإن تنفيذ أى من الطرفين لالتزامه يتأثر بتنفيذ الطرف الآخر لالتزامه . ومن هذا المنطلق فإن أجرة النقل لا تستحق للناقل إذا هلكت البضائع بسبب قوة قاهرة أو بإهمال الناقل فى تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد من التزامات (م ٢٢١ بحرى) .

ومع ذلك فإن لهذه القاعدة استثناءات أهمها :

أ - تستحق أجرة النقل عن البضائع التى يقرر الربان إلقاءها فى البحر أو التضحية بها بأية صورة أخري لإنقاذ السفينة أو الشحنة ، وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة (م ٢٢٠ بحرى) . وحكمة هذا الاستثناء أن الشاحن يحصل في هذه الحالة على تعويض عن بضاعته الهالكة يقدر بقيمتها فى ميناء التفريغ (م ٣٣٠ بحرى) وبالتالى يعتبر قد تسلمها حكماً ومن ثم يلتزم بأداء أجرة النقل .

ب - تستحق أجرة النقل عن البضائع التى اضطر الربان إلى بيعها أثناء الرحلة للحصول على المؤونه أو لإصلاح السفينة . وذلك لنفس الحكمة أى حصول الشاحن على قيمة البضائع بسعرها فى ميناء التفريغ (م ١٠٥ بحرى) .

هلاك البضائع هلاكاً كلياً بفعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب ذاتى في البضائع :

إذا كان هلاك البضائع بفعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب فى

البضاعة فلا تأثير لهذا الهلاك على دين الأجرة المستحقة للناقل بحيث يلتزم بها الشاحن كاملة ، فضلاً عن مسئوليته أيضاً عن تعويض الضرر الذى يصيب السفينة أو البضائع الأخرى المشحونة عليها من جراء فعله أو فعل تابعيه أو بسبب عيب البضاعة (م ٢٢٢ بحرى) .

هلاك البضائع هلاكاً جزئيا أو تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها:

perte partielles et avaries

إذا كان الضرر الذى لحق بالبضاعة يتمثل فى هلاكها هلاكاً جزئياً أو فى تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها فإن الشاحن أو من له الحق فى تسلم البضائع لا يبرأ من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أثناء السفر (م ٣/٢١٩ بحرى) ، وذلك بصرف النظر عن وقوع الضرر نتيجة قوة قاهرة أو إهمال الناقل أو فعل الشاحن أو تابعيه أو بسبب عيب فى البضاعة، والحكمة من ذلك أن الناقل فى هذه الحالة قام بتنفيذ التزامه بنقل البضائع ، ومن ثم وجب على الشاحن أو صاحب الحق فى تسلمها أن يؤدى أجرة النقل .

شرط استحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث

Frêt acquis à tout événement

يقصد بشرط استحقاق الأجرة أياً كانت الحوادث ذلك الشرط الذى يتم إدراجه فى سند الشحن ويكون من مقتضاه استحقاق الناقل لأجرة النقل متى بدأ تنفيذ عقد النقل البحرى ، وأياً كان مصير البضاعة المنقولة بحيث لا تتأثر أجرة النقل بأية حادثة تقع للبضاعة وتؤدى إلى هلاكها هلاكاً كلياً أو جزئياً أو إلى تلفها أو نقص كميتها أو قيمتها .

وهذا الشرط صحيح فى إطار قانون التجارة البحرية إذ ليس من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية أو تخفيفها عما هو منصوص عليه فى القانون (١). وقد عرض له القانون فى المادة (١/١٩٤) بشأن إيجار

---

(١) د. أحمد حسنى . السابق . رقم ٢٤١ ص ١٧٤.

السفينة بالرحلة وأجازه، ولاشك فى أن حكم هذه المادة ينطبق أيضاً على عقد النقل البحرى الذى يتركب فى هذه الحالة من عمليتين قانونيتين . نقل البضائع ، وتأمين على الأجرة حيث يعد هذا الشرط من الناحية القانونية تأميناً على الأجرة فالناقل يؤمن على الأجرة لدى الشاحن نظير خفض مقدارها [(١)].

وهذا الشرط لايسرى إذا كان عدم تنفيذ الناقل لالتزامه بالنقل نتيجة خطأ منه لأن خطأ الناقل يجيز للشاحن ، وفقاً للقواعد العامة ، طلب فسخ العقد ، وبالتالى ينهار العقد برمته بما فيه هذا الشرط ، فضلاً عن حقه فى طلب التعويض ، فإذا بقى الالتزام بدفع الأجرة . فإن ذلك يعد إثراء للناقل بلا سبب . وعدم سريان هذا الشرط لعدم وفاء الناقل بالتزامه لخطأ منه أمر منطقى إذ القول بغير ذلك يحيل الالتزام إلى التزام إرادى محض ، والالتزام الإرادى المحض أى الذى يتعلق بمحض إرادة المدين باطل طبقاً للقواعد العامة [(٢)].

كذلك فإن هذا الشرط يصبح محدود الأثر ،إن لم يكن عديم الأثر ، فى الفرض الذى يتفق فيه علي دفع الأجرة بحسب حالة البضاعة ووزنها أو مقاسها فى ميناء التفريغ [(٣)].

ضمانات الوفاء بالأجرة Garanties du Paiement

لايحتاج الناقل إلى ضمانات خاصة إذا كانت الأجرة مستحقة الدفع فى ميناء القيام إذ يحصل عليها مقدماً . أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فإن القانون قد أعطى الناقل ضمانين للوفاء بالأجرة هما حق الحبس، وحق الامتياز .

---

(١) د. مصطفى كمال طه . السابق . رق ٣٨٦ ص ٢٨٠ .

(٢) د. عبدالفضيل محمد أحمد . السابق . رقم ٣٠٥ ص ٢٤٧ .

(٣) د. حسين الماحى . السابق . رقم ٣٤٥ ص ٢٤١.

الحق فى الحبس Droit de retention

أجاز القانون للناقل أن يمارس حقه فى حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفى أجرة النقل . حيث يجوز للناقل ، إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع ، أو حضر وامتنع عن تسلمها أو عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل ، أن يطلب من قاضى الأمور الوقتية الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضى ، كما يجوز للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة (م ١/٢٢٦ بحرى) .

حق الامتياز Droit de privilègie

اذا قام الناقل بإيداع البضائع لدى أمين ، ورغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل ، فإن له أن يطلب بيع البضائع كلها أو بعضها ، فإذا تم البيع فإن له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل (م ٢/٢٢٦ بحرى) وذلك مثل مقابل التأخير فى الشحن والتفريغ ، وحصة البضاعة فى الخسارة البحرية المشتركة ، ومصاريف حفظ البضاعة أو إنقاذها.

تقادم دعوى المطالبة بدين الأجرة

La prescription d'action en paiement du frêt

تتقادم دعوى المطالبة بأجرة النقل بمضى سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم شأنها فى ذلك شأن كافة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر (م ١/٢٤٤ بحرى) .

وتنقطع مدة تقادم دعوى المطالبة بأجرة النقل بأسباب الانقطاع المقررة فى القانون المدنى ، فضلاً عن انقطاعها بأسباب أخرى وردت فى المادة (٢/٢٤٤ بحرى) وهى : إرسال كتاب مسجل مصحوب بعلم وصول ، أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة ، أو ندب خبير لتقدير الأضرار .

المبحث الثالث
مسئولية الناقل البحرى

La responsabilité du transporteur maritime

إذا كان النقل البحرى هو محور أحكام القانون البحرى ، فإن موضوع مسئولية الناقل البحرى يعد من أهم المسائل التي يثيرها عقد النقل البحرى وأكثرها تعقيداً لما تثيره من منازعات بين الشاحنين والناقلين ، وبين الناقلين وشركات التأمين التي يحيل إليها الشاحنون حقوقهم قبل الناقلين .

ولهذا فقد اهتمت اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وبروتوكولها المعدل عام ١٩٦٨ ، وكذا اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ ، وتبعها قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بموضوع مسئولية الناقل البحرى ، وذلك تحقيقاً لهدف يسعى الجميع إليه ، وهو تحقيق التوازن بين مصالح الطوائف البحرية المختلفة .

ونبحث فى مسئولية الناقل البحرى فى ستة مطالب على النحو الآتى :

المطلب الأول : النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى

المطلب الثانى : الأساس القانونى لمسئولية الناقل البحرى .

المطلب الثالث : حالات مسئولية الناقل البحرى

المطلب الرابع : إعفاء الناقل البحرى من المسئولية

المطلب الخامس : التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى

المطلب السادس : دعوى المسئولية على الناقل البحرى .

المطلب الأول
النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى
La durée de la responsabilité

نقصد بالنطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى الفترة التي تعمل خلالها أحكام المسئولية كما وردت بمعاهدة بروكسل أو هامبورج أو قانون التجارة البحرية ، ذلك أن تحديد هذه الفترة يضع فاصلاً زمنياً بين نطاق تطبيق هذه المعاهدة أو تلك بالمقابلة بنطاق تطبيق القانون الوطنى الواجب التطبيق وفقا لأحكام القانون الدولى الخاص .

وقد حددت معاهدة بروكسل النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى طبقاً لها بالفترة التي تبدأ منذ شحن البضائع فى السفينة وحتى تفريغها منها (م١ /هـ) . وبالتالي فإن أحكام المسئولية الواردة فى المعاهدة تسري على المرحلة البحرية فقط من عملية النقل دون المرحلة السابقة على عملية الشحن أو اللاحقة على عملية التفريغ ، حيث تخضع هاتان المرحلتان للقواعد العامة فى المسئولية ولإرادة الأطراف وفقاً لمبدأ الحرية التعاقدية دون الأحكام الآمرة الواردة فى المعاهدة .

ولاشك أن هذا التحديد يضيق من نطاق تطبيق الاتفاقية ، الأمر الذى أرادت اتفاقية هامبورج تلافيه ، وذلك حين حددت النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى طبقا لها بالفترة التي تكون فيها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن ، وأثناء الشحن ، وفى ميناء التفريغ (م ١/٤) . ولكن متى تعتبر البضائع فى عهدة الناقل ؟

أجابت الاتفاقية على هذا التساؤل مقررة أن البضائع تعتبر فى عهدة الناقل اعتباراً من الوقت الذى يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو من أى شخص ينوب عنه ، أو من سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء الشحن تسليم البضائع له لشحنها ، وذلك حتى الوقت الذى يقوم فيه الناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه ، أو بوضعها تحت

تصرف هذا الأخير وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع فى التجارة المعنية بمنياء التفريغ ، وذلك فى الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل . أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء التفريغ تسليم البضائع له (م ٢/٤) .

وأضافت المعاهدة أن مصطلح " الناقل " أو " المرسل إليه " المشار إليهما فى هذا الخصوص ، لا يقتصر على هذين الشخصين فقط ، وإنما يمتد ليشمل مستخدميها ووكلائهما (م ٤ / ٣) وذلك تفادياً لأى لبس أو غموض قد يضر بمصلحة الشاحن .

وعلى هذا فإن النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحري وفقاً لمعاهدة هامبورج يغطى الفترة التي تكون فيها البضائع فى حراسة الناقل منذ أن يتسلمها فى ميناء الشحن ، وحتى قيامه بتسليمها فى ميناء التفريغ . وبالتالى فإن أحكام المسئولية الواردة فى المعاهدة تغطى ، فضلا عن المرحلة البحرية من النقل ، الفترة السابقة على الشحن ، والفترة اللاحقة للتفريغ طالما لما كانت البضائع خلال هاتين الفترتين فى حراسة الناقل [١].

هذا وقد ساير قانون التجارة البحرية معاهدة هامبورج بهذا الصدد أى بالنسبة للنطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى فى خصوص النقل البحرى الخاضع لأحكامه ، وذلك حين حدد فى المادة (١/٢٢٧) هذا النطاق الزمنى بالفترة بين تسلم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن ، وحتى قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى استلامها ، أو بإيداعها طبقا للمادة (٢٢٦ / ١) سالفة الذكر .

وعلى هذا فإن أحكام مسئولية الناقل البحرى الواردة فى قانون التجارة البحرية تسرى فى هذا النطاق الزمنى ، أما خارجه ، أى ماقبل تلك الفترة الزمنية ومابعدها ، فإن مسئولية الناقل البحرى تخضع للقواعد العامة فى المسئولية .

---

(١) J. F. Wilson , Carraige of Goods by sea , pitmen , London , 1988 , p. 203.

ولاشك أن هذا الاتساع فى فترة مسئولية الناقل البحرى فى معاهدة هامبورج ، وكذا فى قانون التجارة البحرية يأتى فى مصلحة الشاحنين ، حيث يخضع عقد النقل البحرى لأحكام قانونية واحدة تطبق على المرحلة السابقة على الشحن ، وكذا على عملية النقل ، فضلاً عن المرحلة اللاحقة على التفريغ . كما يحمى ، هذا الاتساع فى الفترة الزمنية ، الشاحنين من شروط الإعفاء من المسئولية التي كان الناقلون يفرضونها عليهم فى الاتفاقات المبرمة بينهم بشأن الفترة السابقة على الشحن ، والفترة اللاحقة على التفريغ. وهما الفترتان اللتان كان تنظيمهما يخضع للقواعد العامة فى المسئولية ، ولإرادة أطراف العقد أنفسهم وفقا لمبدأ الحرية التعاقدية ، والتى كانت معظم الأضرار التي تصيب البضائع ، ومن ثم الشاحنين ، تحدث خلالهما[١].

غير أنه إذا كانت معاهدة هامبورج تفضل معاهدة بروكسل فى اتساع النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى ٠ فإن الأمر ليس كذلك بشأن تحديد اتفاقية هامبورج لتسليم البضائع الذى يضع نهاية لهذا النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى ، ذلك أن المعاهدة عند تحديدها لهذا التسليم قد أجازت للناقل التخلص من المسئولية فى الحالات التي لم يعد فيها البضائع فى حراسته حتى ولو لم يكن المرسل إليه قد تسلمها بالفعل ، وذلك مثل الحالة التي يضع فيها الناقل البضاعة تحت تصرف المرسل إليه دون أن يسلمها له فعلاً وفقاً لما اتفق عليه أطراف العقد ، ومثل الحالة التي تسلم فيها البضائع إلى سلطة أو طرف ثالث وفقا لقوانين ولوائح ميناء التفريغ .

ولاشك أن هذا الوضع يشكل ضرراً بمصالح الشاحنين والمرسل إليهم ، إذ أن معاهدة هامبورج لم تتضمن أى نص خاص لتحديد الحدود التي تترك لحرية الأطراف فى هذا الصدد على نحو ماورد فى المادة (٣ /٢) من معاهدة بروكسل التي كانت تضع على عاتق الناقل التزاماً بتحمل مسئولية

---

(١) د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ٣٣٩ ، ص ٢٥٨.

الشحن والتفريغ ، وهو أنضل ما أتت به معاهدة بروكسل فى سبيل حماية مصالح الشاحنين والمرسل إليهم [١].

ولعل هذه الاعتبارات هى التي دعت المشرع المصرى في قانون التجارة البحرية إلى عدم تبنى الحكم الوارد ، فى هذا الشأن ، فى معاهدة هامبورج ، وبالتالي لم يشر القانون ، خلافاً لمعاهدة هامبورج ، إلى الأشخاص الذين يتم تسليم البضاعة لهم فى ميناء التفريغ . هذا من ناحية . ومن ناحية أخرى . فإن التسليم الذى ينهى عقد النقل البحرى ، ويبرئ ذمة الناقل ، فى القضاء والفقه المصريين ينبغى أن يكون التسليم الفعلى للبضائع للمرسل إليه أو نائبه الذى يمكنه من معاينة البضائع والتحقق منها كما ذكرنا آنفاً.

المطلب الثانى

الأساس القانونى لمسئولية الناقل البحرى

La base juridique de la responsabilité

تقوم المسئولية القانونية ، بصفة عامة ، على أساس من ثلاثة أسس هى [٢]:

١ - **الخطأ واجب الإثبات** "La Faute prouvée" : وذلك إذا كان عبء إثبات الخطأ الذى تسبب عنه الضرر واقعاً على عاتق المدعى الدائن الذى ينبغى عليه أن يثبت خطأ المدعى عليه المدين المطالب بالتعويض .

٢ - **الخطأ المفترض** "La presomption de Faute" أى افتراض الخطأ فى جانب المدعى عليه المدين الذى يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ حتى يعفى من المسئولية عنه .

(١) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ٣١ ، ص ٣٧.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٥٣ ، ٤٥٤.

وأيضاً : M. Laazizi , op. cit, p. 42.

٣ - المسئولية المفترضة " La presomption de responsabilité " : وهنا يقع عبء الإثبات ، كالحالة السابقة ، على عاتق المدعى عليه المدين . ولكن مضمون هذا الإثبات يختلف هذه المرة ، إذ لا يكفي أن يثبت المدين أنه لم يرتكب الخطأ حتى يعفى من المسئولية عنه ، وإنما ينبغى عليه أن يثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى حدوث الضرر الذى لايد له أو لأحد من تابعيه فيه ، وذلك كالقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور .

والآن نتساءل عن أى من هذه الأسس قد قامت عليه مسئولية الناقل البحرى فى ظل معاهدتى بروكسل وهامبورج ، وكذا قانون التجارة البحرية؟

وللإجابة على هذا التساؤل نبدأ بمعاهدة بروكسل التي كانت تفرض على الناقل ، كما ذكرنا ، التزامات مؤداها شحن البضائع وتشوينها ورصها ونقلها ، والمحافظة عليها وتفريغها بما يلزم من عناية ودقة (م ٣ /٢) ، بيد أنها ، كما سنرى ، قد خففت من مسئولية الناقل البحرى ، تأثراً منها بالنظام الأنجلوسكسونى ، عندما قررت عدم مسئولية الناقل أو السفينة عن هلاك البضائع أو تلفها ، إذا كان هذا الهلاك أو التلف ناشئاً عن سبب من سبعة عشر سبباً أوردتها المعاهدة فى المادة (٢/٤) منها ، والتي إن تحقق أحدها يعفى الناقل من المسئولية .

وأمام عدم تصريح المعاهدة بالأساس القانونى لمسئولية الناقل ، وأمام غموض مبدأ المسئولية عند مطابقة المادتين المشار إليهما ، فإن بعض الفقه [(١)] قد تردد بشأن الأساس القانونى العام لمسئولية الناقل ، فى ظل هذه المعاهدة بين الخطأ المفترض والمسئولية المفترضة .

بيد أننا نرى ، مع اتجاه آخر فى الفقه [(٢)] ، أن الأساس القانونى العام

---

(١) R. Rodière , Traité , op. cit, No 74 , p. 397.
وأيضاً : د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٦١ ، ص ٦٩ ، د. سعيد يحى ، السابق ، رقم ٥١ ، ص ٣٥ ، د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ٣٥ ، ص ٤١.

(٢) M. pourcelet , op. cit. , No 59 , p. 67.
وأيضاً : د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٥٤ ص ٤٥٤ ، د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ٣٣٥ ، ص ٢٥٦.

لمسئولية الناقل البحرى ، فى ظل معاهدة بروكسل ، هو المسئولية المفترضة وليس الخطأ المفترض . إذ يعد التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها لصاحب الحق فيها التزاماً بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية ، بحيث لايستطيع التخلص من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها ، إلا إذا أقام الدليل على توافر حالة من حالات الإعفاء السبعة عشر الواردة فى قائمة الإعفاءات المنصوص عليها فى المادة (٤/٢) من المعاهدة .

ويترتب على ذلك أن الناقل لا يستطيع التخلص من المسئولية ، فى ظل معاهدة بروكسل ، إذا كان سبب الضرر مجهولا ، إذ ينبغى عليه ، كما ذكرنا ، أن يثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر ، والذى لم ينشأ عن فعله أو عن خطئه ، أو عن فعل وكلائه أو مستخدميه أو عن أخطائهم (م ٤/٢/ف) .

وإذا كان الأمر كذلك بالنسبة للأساس القانونى العام لمسئولية الناقل البحرى فى ظل معاهدة بروكسل ، فإن الاتفاقية قد أقامت استثناء على هذا الأساس العام يتمثل فى حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ، ذلك أنها أقامت مسئولية الناقل عن عدم صلاحية السفينة للملاحة على أساس الخطأ المفترض وليس المسئولية المفترضة . إذ يجب على الناقل ، حتى يعفى من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، أن يقيم الدليل على أنه قد بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر (م ٤/١) .

ثم جاءت معاهدة هامبورج ونصت فى المادة (٥/١) على أن: " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها ، وكذلك الناتجة عن التأخير فى تسليمها إذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع فى عهدته على الوجه المبين بالمادة الرابعة إذا لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ، ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة " Les mesures raisonnable " لتجنب الحادث وآثاره " .

وعلى هذا فإن معاهدة هامبورج قد قررت مبدأ مسئولية الناقل البحري، ولكنها ، كمعاهدة بروكسل ، لم تحدد الأساس القانوني لهذه المسئولية . ولهذا فقد أثير التساؤل ، ثانية ، عن الأساس القانوني العام لمسئولية الناقل البحري في ظل معاهدة هامبورج ١٩٧٨ . وللإجابة على هذا التساؤل انقسم الفقه إلى اتجاهين .

(الاتجاه الأول) ويرى أنصار هذا الاتجاه [١] أن الأساس القانوني لمسئولية الناقل البحري في معاهدة هامبورج هو المسئولية المفترضة . واستند أنصار هذا الاتجاه إلى أن المعاهدة رغم أنها ألقت عبء إثبات الخطأ على عاتق الناقل ، فضلاً عن أن مضمون عبء الإثبات ، طبقاً لها ، يتمثل في إثبات الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدميه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتجنب الحادث وآثاره ، مما يوحي بقيام المسئولية على أساس الخطأ المفترض ، إلا أن الناقل لن يستطيع إثبات اتخاذه هو وتابعيه لكافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الضرر والذي لايد له أو لأحد من تابعيه فيه . وذلك كالقوة القاهرة .

وعلى هذا فإن نص المادة (١/٥) من المعاهدة يظهر من طرف خفي أن إلتزام الناقل بالمحافظة على البضاعة ونقلها إلى صاحب الحق فيها هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية ، وأن أساس مسئولية الناقل البحري هو المسئولية المفترضة وليس الخطأ المفترض .

كما استند أنصار هذا الاتجاه إلي ماذهب إليه بعض الفقه من تحمل الناقل ، وليس الشاحن ، تبعة الهلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير مجهولاً "inconnue" ،

---

(١) M. Laazizi , op . cit , p. 44 - 48 & C. Douay , La Convention des Nations - Unies sur le Transport des marchandises par mer , J. Mar. March. 1978, p. 36 & C. Legendre , La Convention des Nations - Unies sur le transport de marchandises par mer , D. M. F. , 1978 , p. 392.

فتحمل الناقل لهذه التبعة عند عدم استطاعته إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر يؤدى إلي القول بأن التزامه بالمحافظة على البضائع ونقلها هو التزام بتحقيق نتيجة ، وأن مسئوليته قائمة على أساس المسئولية المفترضة ، ذلك أنها لو كانت قائمة على أساس الخطأ المفترض لترتب على ذلك عدم تحمله تبعة الهلاك أو التلف غير المعروف سببه طالما استطاع إثبات أنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث الضرر . (١)

وأخيراً استند أنصار هذا الاتجاه إلى بعض الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم الفرنسية التي أيدت السندين السابقين (٢).

(الاتجاه الثانى) وهو الاتجاه الغالب فى الفقه (٣)، ويرى أن التزام الناقل بالمحافظة على البضاعة وتسليمها ، طبقاً لمعاهدة هامبورج ، هو التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة ، وأن مسئولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض وليس على أساس المسئولية المفترضة . واستند أنصار هذا الاتجاه إلى نص المادة (١/٥) من المعاهدة التي تقرر عدم إعفاء الناقل من المسئولية إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعيه كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث الضرر .

---

(١) R. Rodière, Traité , op. cit, No 613,p.253.

(٢) Cour paris , 12 Décembre 1961 , Dalloz 1962 , p.707 & Cour d'Appel de paris , 29 Novembre 1978 , D. M. F. , 1979 , p. 80.

(٣)د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤٣٣ ، ص ٣١٩ ، د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٥٤ ، ص ٤٥٤ ، د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ٣٣٥ ، ص ٢٥٦ ، د. سعيد يحيى ، السابق ، رقم ٥٣ ص ٣٦ .
وأيضاً :

R. Rodière , La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg 1978 , D. M. F. , 1978 , p. 457 & J. C. Sweeney , Les règles de Hambourg , point de vue d'un Jurist anglo-saxon , D. M. F. 1979 , p. 327.

كما استند أنصار هذا الاتجاه إلى الملحق الثانى المرفق بالاتفاقية الذى ينص على أنه : " من المفهوم أن مسئولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض " (١).

ويترتب على ذلك أن الناقل يبرأ من المسئولية حتى ولو ظل سبب هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها مجهولاً طالما أثبت الناقل أنه قد بذل العناية المعقولة فى نقل البضائع والمحافظة عليها .

ونحن وإن كنا نأمل ، مع أنصار الاتجاه الأول ، فى قيام مسئولية الناقل البحرى ، طبقا لمعاهدة هامبورج ، على أساس المسئولية المفترضة ، فإننا نرى ، مع أنصار الاتجاه الثانى ، أن معاهدة هامبورج تجعل التزام الناقل بنقل البضائع والمحافظة عليها التزاماً ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة ، وتقيم المسئولية صراحة ، على أساس الخطأ المفترض الذى يستطيع الناقل إبراء ذمته منه بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعيه العناية المعقولة لمنع حدوث الضرر ، وهذا واضح من نص المادة (١/٥) من المعاهدة .

وإذا كان الأمر كذلك بشأن الأساس القانونى العام لمسئولية الناقل البحرى فى ظل معاهدة هامبورج ، فإن الاتفاقية قد أقامت استثناءين على هذا الأساس العام :

فأما عن **الاستثناء الأول** فيتمثل فى حالة المسئولية عن الحريق "L'incendie" حيث تنص المادة (٤/٥) من المعاهدة على أن : "

---

(١) أتى الملحق الثانى المرفق بالاتفاقية تحت عنوان " تفاهم عام أقره مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بنقل البضائع بالبحر " . ويبدو هذا الملحق لدى البعض (د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ٣٣٥ ، ص ٢٥٦) فى غاية الخطورة ، فضلاً عن أنه يثير الدهشة ، ذلك أنه لم تجر العادة بأن يقوم واضع النص بالتدخل فى عملية التكييف ، وهى عملية ذات طابع فقهى ، وكل عمل فقهى معرض للنقد ، كما يبدو لدى البعض الآخر (M. Laazizi , op. cit p.44) بدون قيمة قانونية ، نظراً لأنه كان مجرد اتفاق عام لم يحظ بالمناقشة أو التصويت، وقد أرفق بالمعاهدة بناء على طلب الدول الاشتراكية ليفسر نص المادة الخامسة من المعاهدة .

يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها الناشئ عن الحريق إذا أثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه ، أو إذا أثبت المدعى أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه فى اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو لتفادى آثاره أو للتقليل منها " .

وعلى هذا فإن الأساس القانونى لمسئولية الناقل البحرى فى حالة الحريق ، طبقاً لمعاهدة هامبورج ، هو الخطأ واجب الإثبات بواسطة المدعى الذى ينبغى عليه ، حتى يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، فى هذه الحالة ، أن يثبت أن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه كان هو سبب الحريق ، أو كان السبب فى عدم اتخاذ الإجراءات المعقولة لإطفاء الحريق أو للحد من آثاره (١).

ولما كان هذا الإثبات ليس بالأمر اليسير على المدعى ، فإن المعاهدة قررت أنه فى حالة نشوب حريق على ظهر السفينة أصاب البضائع بضرر ، فإنه يجب إجراء تحقيق فى ذلك بناء على رغبة المدعى أو الناقل ، وذلك طبقاً للممارسات المتبعة فى الشحن لبيان سبب وظروف الحريق ، على أن تعطى نسخة من تقرير التحقيق إلى الناقل أو المدعى عند الطلب (م ٤/٥) .

وأما عن **الاستثناء الثانى** فيتمثل فى حالة المسئولية عن النقل على سطح السفينة ، وذلك فى غير الأحوال الثلاثة التي وردت فى المادة (١/٩) والتى سبق ذكرها ، وكذلك فى الحالة التي لا يذكر فيها سند الشحن أن النقل قد تم بهذه الكيفية ويعجز الناقل عن إثبات وجود اتفاق بينه وبين الشاحن على النقل بهذه الطريقة ، وأيضاً فى الحالة التي لايجوز له الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق على الغير (٢). حيث قررت الاتفاقية فى المادة (٣/٩)

---

(١) J. F. Wilson , op. cit, p. 205.

(٢) وذلك لأن النقل على سطح السفينة ، فى هذه الحالات ، يعد كما لو كان نقلاً عادياً فى عنابر السفينة ، ومن ثم يسرى عليه الأساس العام للمسئولية المقررة فى المعاهدة .

أنه استثناء من نص المادة (١/٥) من المعاهدة يكون الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، اذا كان هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئاً فقط عن نقلها على سطح السفينة ، ويتحدد مدى مسئوليته وفقاً لأحكام المادة السادسة أو الثامنة من هذه المعاهدة .

ومعنى هذا أن الأساس القانونى لمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، إذا كان هذا الهلاك أو التلف أو التأخير ناشئاً عن نقل البضائع على سطح السفينة ، فى غير الحالات الواردة فى المادة (١/٩) من المعاهدة أو دون توافر شرط ذكر النقل بهذه الكيفية فى سند الشحن ، هو المسئولية المفترضة إذ تفترض مسئولية الناقل إذا أثبت المدعى أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها كان سببه الوحيد هو نقلها على سطح السفينة ، بحيث لن يستطيع الناقل دفع مسئوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، بل لابد من إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر الذى لايد له أو لتابعيه أو لوكلائه فيه .

وأخيراً فإن المادة (٤/٩) من المعاهدة تعتبر أن نقل البضائع على سطح السفينة ، خلافاً لاتفاق صريح بين الناقل والشاحن على نقلها فى عنابرها ، يشكل فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل يقصد منه إحداث الضرر للشاحن ، وهو قصد ترتب عليه المادة الثامنة سقوط حق الناقل فى التمسك بتحديد مسئوليته على النحو الوارد فى المعاهدة .

وخلاصة القول أنه بصرف النظر عن الاستثناءات الواردة فى كل من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، ومعاهدة هامبورج ١٩٧٨ على الأساس القانونى العام لمسئولية الناقل البحرى ، فإن هذا الأساس القانونى العام يتمثل فى معاهدة بروكسل فى المسئولية المفترضة ، فى حين يتمثل فى معاهدة هامبورج فى الخطأ المفترض .

هذا وفى معرض المفاضلة بين موقف المعاهدتين ، بهذا الشأن ، يتضح أن معاهدة هامبورج تفضل معاهدة بروكسل فى عدم تكرار النص على

قائمة الإعفاءات السبعة عشر من المسئولية التي كانت واردة فى المادة (٢/٤) من معاهدة بروكسل ، باستثناء حالتين كما سنرى لاحقاً ، وكذلك فى استبعاد معاهدة هامبورج لتعبير " الهمة الكافية " الغامض ، التي كان يجب على الناقل أن يثبت أنه قد بذلها حتى يتخلص من المسئولية ، والذى كان وارداً فى معاهدة بروكسل ، وإبداله بتعبير " التدابير المعقولة " التي يجب على الناقل أن يثبت أنه قد اتخذها لمنع وقوع الضرر [١].

بيد أن معاهدة بروكسل تفضل معاهدة هامبورج فى تأسيسها لمسئولية الناقل البحرى على المسئولية المفترضة وليس على أساس الخطأ المفترض كما قررت معاهدة هامبورج . ذلك أن التزام الناقل بنقل البضائع وتسليمها إذا عدَّ التزاماً بتحقيق نتيجة ، وتحمل الناقل، من ثم، عبء إثبات السبب الذى أدى إلي وقوع الضرر ، كما ذهبت معاهدة بروكسل ، فإن هذا يأتى فى مصلحة الشاحنين والمرسل إليهم ، بخلاف ماذهبت اليه معاهدة هامبورج من جعل التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها التزاماً ببذل عناية بحيث يستطيع التخلص من المسئولية إذا أثبت أنه قد اتخذ هو ومستخدميه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث الضرر . الأمر الذى يعد يسيراً على الناقل ولا يوفر الحماية الكافية للشاحنين والمرسل إليهم كما كانت تحققها لهم معاهدة بروكسل . وبهذا فإن معاهدة هامبوررج لم تحقق ، بهذا الخصوص ، آمال الشاحنين فى كفاحهم الطويل نحو تحقيق مزيد من التكافؤ والتوازن بين مصالحهم ومصالح الناقلين .

ونتساءل أخيراً عن الاتجاه الذى سار فيه قانون التجارة البحرية فى هذا الصدد ، ونجيب بأن المشرع البحرى قرر فى المادة (١/٢٢٧) من القانون أن الناقل البحري يلتزم بنقل البضاعة سالمة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول فى الميعاد المتفق عليه ، أو فى الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد معين ، كما يضمن الناقل هلاك البضائع أو تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلمه البضائع فى ميناء الشحن ، وبين

---

(١) M. Laazizi, op. cit, p. 37-38.

قيامه بتسليمها فى ميناء التفريغ إلى صاحب الحق فى تسلمها ، أو إيداعها لدى أمين يعينه القاضى إذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلمها ، أو حضر وامتنع عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل .

وعلى هذا فإن التزام الناقل البحري بنقل البضاعة هو التزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون الناقل مسئولاً عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة ، أى عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، ولا يعفى من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها يرجع إلى سبب أجنبى لايد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه (م٢٢٩) ، وذلك كالقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتى فى البضاعة أو خطأ الغير .

وبالتالى فإن قانون التجارة البحرية قد سار فى الاتجاه الذى سارت فيه معاهدة بروكسل ، مخالفاً فى هذا الصدد معاهدة هامبورج ، وأقام مسئولية الناقل البحرى على أساس المسئولية المفترضة فى جانب الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر ، بل يفترض خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر ، وليس أمام الناقل إلا أن يثبت السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر حتى يعفى من المسئولية .

ولاشك أن تكييف قانون التجارة البحرية لالتزام الناقل البحرى بنقل البضاعة بأنه التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية ، وإقامته مسئولية الناقل على أساس المسئولية المفترضة يأتى فى مصلحة الشاحن حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسئولية حتى لو أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، بل لابد من إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع هذا الضرر .

المطلب الثالث

حالات مسئولية الناقل البحرى

Les Causes de la responsabilité

من المتصور حدوث الضرر للبضاعة أو للشاحن فى حالات ثلاث هى:

١ - هلاك البضاعة "Les pertes" ، وهو عدم وصول البضاعة كلها (الهلاك الكلى) أو بعضها (الهلاك الجزئى) كما إذا احترقت أو غرقت أو فقدت أو سرقت . غير أنه لا يعتبر هلاكاً جزئياً للبضاعة مايسمى بعجز الطريق "Freints de route" ، وهو النقص العادى الذى يصيب البضاعة بسبب طبيعتها ، كما فى حالة تبخر نسبة طفيفة من شحنة من البترول ، أو حالة نقص يسير فى شحنة من القمح نتيجة الشحن والتفريغ ، أو حالة فقدان نسبة يسيرة من الزيت نتيجة تعلقها بجدران صهاريج السفينة إلى غير ذلك من الأسباب التي تؤدى إلى نقص طفيف فى الشحنات المنقولة يتم السماح به بنسب محددة لا يسأل عنها الناقل .

٢ - تلف البضاعة "Les Avaries" وهو وصول البضاعة كاملة من حيث مقدارها ولكنها مصابة كلها أو بعضها بعطب أو عوار ، ويفترض ، فى هذه الحالة ، خلو سند الشحن من التحفظات المتعلقة بحالة البضاعة ، حيث إن سند الشحن النظيف يفترض معه أن الناقل قد تسلم البضاعة فى حالة جيدة ، ولا يستطيع أن يثبت عكس ماهو مثبت فى سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية الحامل الشرعى لسند الشحن ، وهو لا يستطيع ذلك ولو كان بيده خطاب ضمان صادر من الشاحن ، حيث لا حجية لهذا الخطاب إلا بين طرفيه ، وهما الشاحن والناقل ، كما ذكرنا .

٣ - التأخير فى تسليم البضاعة "Le retard" ، وهو وصول البضاعة كاملة وسليمة ولكن متأخرة عن الميعاد المتفق على تسليمها فيه.

والآن نتساءل عن موقف اتفاقيتى بروكسل وهامبورج ، وكذا قانون التجارة البحرية من هذه الحالات ، وللإجابة نبدأ باتفاقية بروكسل التي

عالجت مسئولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها فقط ، ولم تنظم مسئوليته عن التأخير فى تسليمها . ويرجع السبب فى ذلك إلى أن هذه المعاهدة قد وضعت فى وقت كان من المتعذر فيه التنبؤ بميعاد وصول السفن أو على الأقل التحقق من موعد وصولها ، نظراً لكثرة المخاطر التي كانت تتعرض لها السفن لعدم تقدم تقنية صناعة السفن ، فضلاً عن تخلف وسائل الاتصال (١).

هذا وقد أضر هذا الإغفال من جانب معاهدة بروكسل لتنظيم مسئولية الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع بمصلحة الشاحنين والمرسل إليهم نتيجة حرمانهم من التعويض عن الأضرار التي كانت تصيب البضائع من جراء هذا التأخير ، كتلف البضائع واستحالة استخدامها وانخفاض قيمتها (٢).

ولهذا فقد سدت معاهدة هامبورج هذه الثغرة ، وأوردت الحالات الثلاث للمسئولية وهى الهلاك والتلف والتأخير فى تسليم البضاعة (م ١/٥) ، وشايعها فى ذلك قانون التجارة البحرية (م ١/٢٢٧ ، م٢٤٠) .

ويتحقق التأخير فى تسليم البضائع ، فى مفهوم الاتفاقية والقانون ، عند عدم تسليمها فى ميناء التفريغ المنصوص عليه فى العقد فى الميعاد المتفق عليه صراحة فى هذا العقد ، أو فى الميعاد المعقول الذى يمكن اشتراطه من الناقل العادى أو الحريص عند عدم وجود مثل هذا الاتفاق ، وذلك مع مراعاة ظروف الحال (م ٢/٥ هامبورج ، م ٢٤٠ بحرى) .

ولما كان هلاك البضاعة دون ثبوت هذا الهلاك قد يعجز الشاحن عن تقديم أساس لدعواه ضد الناقل ، فإن المعاهدة والقانون ، قد أقاما قرينة بسيطة لصالح صاحب الحق فى البضاعة ، مؤداها اعتبار البضائع فى حكم الهالكة إذا لم يتم تسليمها إليه خلال الستين يوماً التالية لانقضاء مدة التسليم المتفق عليها أو المدة المعقولة لتسليمها (م ٣/٥ هامبورج ، م ٢٢٨ بحرى) .

---

(١) M. R. Gouilloud , op. cit, No 600 , p. 343.

(٢) J. F, Wilson , op. cit, p. 207-208.

ولاشك أن كلا من معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية قد أضافا بهذا التنظيم جديداً فى مصلحة الشاحنين والمرسل إليهم يميزهما عن معاهدة بروكسل ، وذلك بعد أن تقدمت تقنية صناعة السفن ، ووسائل الاتصال بينها وبين بعضها ، وبينها وبين الموانى المختلفة ، وقلت ، بالتالى أخطار الملاحة البحرية مما ساعد على تحديد ميعاد وصول السفن ، ومن ثم تحديد ميعاد تسليم البضائع الذى ينبغى على الناقل مراعاته ، وإلا تعرض للمسئولية فى مواجهة الشاحن أو المرسل إليه .

المطلب الرابع
إعفاء الناقل البحرى من المسئولية
L'éxoneration de la responsabilité

إذا كان الالتزام الأساسى للناقل البحرى هو نقل البضائع سليمة وكاملة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ، فإن مسئوليته تتحقق عند هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها ، إلا إذا أثبت أنه معفى اتفاقاً أو قانوناً، من هذه المسئولية

وعلى هذا فإننا نبحث فى إعفاء الناقل البحرى من المسئولية فى فرعين على النحو الآتى :

الفرع الأول : الإعفاء الاتفاقى للناقل البحرى من المسئولية .

الفرع الثانى : الإعفاء القانونى للناقل البحرى من المسئولية .

الفرع الأول
الإعفــاء الاتفــاقى للناقل البحرى من المسئولية
L'éxoneration Conventionnelle de la responsabilité

نقصد بالإعفاء الاتفاقى للناقل البحري من المسئولية الاتفاق بين الناقل والشاحن على إدراج شروط فى عقد النقل أو فى سند الشحن تقضى بعدم مسئولية الناقل عن الأضرار التى تصيب البضائع المشحونة ، وذلك كالشرط الذى يقضى بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها فى غير الأحوال المقررة قانوناً ، والشرط الذى يقضى بتحديد مسئولية الناقل البحرى على نحو مخالف للقانون ، وغيرها من الشروط التى يدرجها الناقلون فى صالحهم مستغلين فى ذلك قوتهم الاقتصادية وضعف مركز الشاحنين .

ولما كانت هذه الشروط تضر بمصالح الشاحنين ، وتخل بالتوازن المنشود تحقيقه بين مصالحهم ومصالح الناقلين ، فقد سبقت معاهدة بروكسل فى تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسئولية أو تحديدها على نحو مخالف لما هو منصوص عليه فيها ، واعتبرت كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أى شرط آخر مماثل له بمثابة إعفاء الناقل من المسئولية (م ٨/٣) [(١)].

ثم جاءت معاهدة هامبورج وأبطلت ، أيضاً ، شروط الإعفاء من المسئولية فى غير الأحوال التي تقررها ، أو تحديدها بقدر أقل من الحد المنصوص عليه فيها ، وكذا كافة الشروط التي يدرجها الناقلون فى عقد النقل البحرى أو فى سند الشحن أو فى أية وثيقة أخري مثبتة لعقد النقل . ويكون من شأنها تحقيق مزايا للناقلين لم توفرها لهم المعاهدة ، أو تخفيف

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن شروط الإعفاء من المسئولية طبقا لمعاهدة بروكسل : د. عبدالرحمن سليم شروط الإعفاء من المسئولية طبقاً لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن . رسالة دكتوراه ، حقوق الاسكندرية ، ١٩٥٦.

أعباء وضعتها المعاهدة على عاتقهم (م ١/٢٣) (١).

وإذا كانت معاهدة هامبورج ، وسبقتها فى ذلك معاهدة بروكسل ، قد مثلت للشروط التي تعفى الناقل البحرى من المسئولية عن الأضرار التي تصيب البضائع المشحونة ، فإن قانون التجارة البحرية ، بعد أن قرر هو أيضاً ، قاعدة البطلان المطلق لكل اتفاق يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية التي ألقاها القانون على عاتقه ، قد حصر هذه الاتفاقات الباطلة

---

(١) يؤدى إعمال القاعدة المتقدمة ، في ظل معاهدة هامبورج ، إلى أن تقع باطلة الشروط الآتية :

١ - شروط إعفاء الناقل من المسئولية فى غير الأحوال التي تقررها المعاهدة .

٢ - شروط تحديد مسئولية الناقل بقدر أقل من الحد المنصوص عليه فى المعاهدة .

٣ - كل شرط يترتب عليه نقل عبء الإثبات من الناقل إلي الشاحن أو المرسل إليه ، أو يترتب عليه تخفيف عبء الإثبات الذى تلقيه المعاهدة على الناقل .

٤ - كل شرط يتضمن تنازل الشاحن إلى الناقل عن حقوق الشاحن فى تأمين عقده على البضائع ، لأن الناقل ، فى هذه الحالة يصل فى الواقع إما إلى إعفاء نفسه من المسئولية أو تحديدها بأقل من الحد الذى نصت عليه المعاهدة ، وهذا النوع من الشروط الباطلة تنص عليه العبارة الأخيرة من الفقرة الأولى من المادة (٢٣) بقولها : " يقع باطلاً كل شرط يتم به التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وكذلك كل شرط مماثل" .

٥ - شرط الجهل بالوزن أو بالكمية أو ما يماثله من التحفظات التي لا تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها المعاهدة لصحة التحفظ .

٦ - الشرط الذى يكون موضوعه تقصير مدة تقادم دعوى المسئولية ضد الناقل .

٧ - الشروط التي ترمى إلى حرمان المدعى من حقه أو تقييد حقه فى اختيار المحكمة التي يرفع إليها دعوى المسئولية ضد الناقل من بين المحاكم التي تحددها المادة (٢١) من المعاهدة .

٨ - الشرط الذى يهدف إلى حرمان المدعى من حقه أو تقييد حقه فى اختيار مكان التحكيم من بين الأماكن التي حددتها المادة (٢٢) من المعاهدة .

٩ - الشرط الذى يعفى المحكمين من الالتزام بتطبيق المعاهدة على موضوع النزاع (م ٤/٢٢)

١٠ - كل شرط يستبعد أى نقل بحرى يخضع للمعاهدة من نطاق تطبيق المعاهدة .

فى المادة (٢٣٦) فى أربعة أنواع هى :

١ - شرط إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها :

ويقصد بالشرط الباطل ، فى هذا الصدد ، الشرط الذى يعفى الناقل من المسئولية فى غير الأحوال المنصوص عليها قانوناً ، أى فى غير الأحوال التي يكون فيها الهلاك أو التلف ناشئا عن سبب أجنبى لايد للناقل أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه . وبمعنى أكثر وضوحاً يكون الشرط باطلاً إذا كان يعفى الناقل من مسئوليته عن الهلاك أو التلف الناشئ عن خطأ الناقل أو خطأ تابعيه فى تنفيذ عملية النقل .

ويلاحظ أن النص قد ذكر فقط حالتى الهلاك والتلف ، ولم يذكر حالة التأخير فى تسليم البضاعة ، مما دعا بعض الفقه إلى قصر البطلان على الاتفاقات الخاصة بالإعفاء من المسئولية فى حالتى الهلاك والتلف ، ومن ثم إجازة الاتفاق على الإعفاء من المسئولية فى حالة التأخير فى تسليم البضاعة [(١)].

ولكننا نرى ، مع جانب فقهى آخر ، إبطال الاتفاق ، كذلك ، على إعفاء الناقل من المسئولية عن التأخير فى تسليم البضائع ، وذلك إما بإلحاق مثل هذا الاتفاق بهذا الشرط الذى نحن بصدده ، واعتبار إغفال النص ذكر حالة التأخير غير مقصود من المشرع [(٢)]، أو بإلحاق مثل هذا الاتفاق بالشرط التالى ، وهو شرط تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل ، حيث إن القانون يلقى على عاتق الناقل عبء إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى تأخير تسليم البضائع ، ويبطل نقل هذا العبء إلى عاتق الشاحن ، فإذا كان الشرط الذى يعدل عبء إثبات سبب التأخير باطلاً ، فمن باب أولى يبطل الشرط الذى يعفي الناقل من المسئولية عن التأخير فى تسليم البضائع [(٣)].

---

(١) د. حسين الماحى ، السابق ، رقم ٣٣٨٧ ، ص ٢٦٦.

(٢) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤٠٣ ، ص ٢٩٣٠.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٧٨ ، ص ٣٨١.

٢ - شرط تعديل عبء الإثبات الذى يضعه القانون على عاتق الناقل:

يقع باطلاً ، كذلك ، كل شرط من شأنه نقل عبء الإثبات إلى عاتق الشاحن ، لأن ذلك يعد تخفيفاً لمسئولية الناقل . فالناقل ، كما ذكرنا ، مسئول قانوناً عن الهلاك أو التلف أو التأخير فى تسليم البضائع ، ولايجوز له دفع مسئوليته إلا بإثبات السبب الأجنبى الذى لايد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه . فكل شرط يقضى بطرح عبء الإثبات عن عاتق الناقل ونقله إلى عاتق الشاحن ، أى الذى يضع على عاتق الشاحن عبء إثبات سبب الهلاك أو التلف أو التأخير أو إهمال الناقل أو تابعيه ، يتضمن تخفيفاً لمسئولية الناقل ومن ثم يعد باطلاً .

٣ - شرط تحديد المسئولية بمبلغ يقل عن الحد القانونى :

يقع باطلاً ، كذلك ، كل شرط يرمى إلى تحديد مسئولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه فى المادة (١/٢٣٣) من قانون التجارة البحرية ، والتي تنص على أن : " تحدد المسئولية أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لايجاوز ألفى جنيه عن كل جزء أو وحدة شحن ،أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة أى الحدين أعلى " .

٤ - شرط النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع أو أى اتفاق آخر مماثل :

يقع باطلاً ، أخيراً ، شرط التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع الذى عقده الشاحن ، لأن ذلك يجعل الناقل مستفيداً من عقد التأمين على البضائع ، ويسمح له بتغطية المسئولية عن أخطائه على نفقة الشاحن أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن ، وفى ذلك تحايل على عدم جواز إعفاء الناقل من مسئوليته .

أما الشروط المماثلة لشرط النزول للناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع فمثالها الشرط الذى يقضى بحلول تعويض التأمين محل التعويض الذى يلتزم به الناقل قانوناً .

ويلاحظ أن بطلان أى من الشروط السابقة تقتصر آثاره على الشرط وحده ، فلا يؤثر هذا البطلان على صحة الشروط الأخرى الواردة فى عقد النقل أو فى الوثيقة المثبتة له (م ١/٢٣ هامبورج) . فإذا بطل الشرط ، فإن بطلانه يكون مطلقاً ، أى ليس فقط فى علاقة الناقل بالشاحن أو المرسل إليه ، بل أيضا بالنظر إلى الغير ، ولذا فإنه متى أصدر الناقل سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل تعين تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل خاضع لأحكام هذه المعاهدة التي تبطل أى شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه (م ٢/٢٣ هامبورج) .

وجدير بالذكر أنه لما كان الهدف من إبطال شروط الإعفاء من المسئولية يتمثل فى حماية الشاحن أو المرسل إليه كطرف ضعيف فى عقد النقل من الناقل كطرف قوى فى العقد ، فإنه يجوز للناقل أن يدرج فى العقد أية شروط يكون من شأنها النزول عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له أو زيادة مقدار مسئوليته والتزاماته المقررة بموجب النصوص (م ٢/٢٣ هامبورج ، م ٢٣٧ بحرى) نظراً لانتفاء الحكمة من إبطال مثل هذه الشروط إذ أن ذلك لا يضر بمصلحة الشاحن ، بل يعتبر ، على العكس ، فى صالحه .

وانطلاقاً من نفس الحكمة ، وهى حماية الشاحنين عندما تستدعى الحاجة ذلك فقد قرر قانون التجارة البحرية أن جزاء البطلان المطلق لكل اتفاق يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية يكون شريطة أن يتم هذا الاتفاق قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر . أما إذا تم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث ، فإنه يكون صحيحاً (م ٢٣٦ بحرى) نظراً لانتفاء شبهة إذعان الشاحن ، حيث لا خوف عليه ، وقتئذ ، من سيطرة الناقل .

كذلك فإن قاعدة البطلان التي نحن بصددها لا تسرى ، بصفة مطلقة، فى ظل قانون التجارة البحرية ، على النقل الاستثنائى حيث استثنى قانون التجارة البحرية فى المادة (٢٣٦) حالة النقل الاستثنائى من قاعدة بطلان شروط الاعفاء من المسئولية ، وذلك متى توافرت الشروط الآتية :

١ - أن يكون النقل طابع استثنائى :

وذلك إما بالنظر إلي طبيعة البضاعة المنقولة ، كما لو تعلق الأمر بنقل مواد ذرية أو متحف أثرى أو مفرقعات ، إلى غير ذلك من البضائع ذات الطبيعة الخاصة . أو بالنظر إلى الظروف التى تتم فيها عملية النقل ، كما لو تطلب النقل خرق حصار بحرى مفروض على ميناء الوصول ، أو عبور بحار تكون مسرحاً لعمليات حربية ، أو اجتياز منطقة قطبية تكثر فيها الجبال الجليدية ، الى غير ذلك من الظروف الخاصة التي تتم فيها عملية النقل .

٢ - ألا يتضمن الاتفاق إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه :

وذلك بأن يقتصر الشرط على نقل عبء إثبات سبب الضرر من الناقل إلى الشاحن ، أى إلزام الشاحن بإثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه بحيث لايتعدى الأمر إلى الاتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية عن خطئه أو خطأ تابعيه .

٣ - ألا يصدر سند شحن :

حيث يلزم إفراغ عقد النقل فى وثيقة خاصة أو إيصال غير قابل للتداول.

وخلاصة القول أن قاعدة بطلان شروط الإعفاء من المسئولية قاعدة مستقرة فى معاهدة بروكسل وهامبورج ، وكذا فى قانون التجارة البحرية إلا ما استثنى . وذلك حماية لمصلحة الشاحنين في سبيل تحقيق التوازن بينهم وبين الناقلين .

الفرع الثانى

الإعفاء القانونى للناقل البحرى من المسئولية

L'éxoneration juridique de la resonsabilité

إذا كانت شروط الإعفاء من المسئولية باطلة فى كل من معاهدتى بروكسل وهامبورج وقانون التجارة البحرية ، فإن الناقل البحرى يعفى قانوناً، من المسئولية إذا توافرت أسباب وردت فى كل من المعاهدتين والقانون . وهذه الأسباب تنقسم إلي سبب عام وأسباب خاصة ، وتفصيل ذلك فيما يلى:

(أولا) السبب العام للإعفاء القانونى من المسئولية :

يأتى السبب العام لإ عفاء الناقل ، قانوناً ، من المسئولية انعكاساً من أساس المسئولية . بمعنى أن هذا السبب العام للإعفاء يختلف باختلاف الأساس القانونى لمسئولية الناقل . ولما كان الأساس القانونى لهذه المسئولية هو المسئولية المفترضة فى كل من معاهدة بروكسل وقانون التجارة البحرية ، والخطأ المفترض في معاهدة هامبورج ، فإن السبب العام للإعفاء القانونى من المسئولية يختلف فى كل من معاهدة بروكسل وقانون التجارة البحرية عن معاهدة هامبورج .

فبالنسبة لمعاهدة بروكسل ، وقانون التجارة البحرية ، فقد سبق أن ذكرنا أن الأساس القانونى العام لمسئولية الناقل البحرى ، فى ظلهما ، هو المسئولية المفترضة ، إذ يعد التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها لصاحب الحق فيها التزاماً بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية ، بحيث لايستطيع الناقل التخلص من المسئولية إلا إذا أثبت أن الضرر الحادث للبضاعة يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه ، وذلك كخطأ الشاحن [١] ، أو العيب الذاتى فى البضاعة [٢]،

---

(١) يعد من قبيل خطأ الشاحن العيب فى تغليف البضاعة أو فى تعبئتها ، أو عدم الكشف بغير عمد عن حقيقتها مما يترتب عليه رصها أو نقلها بطريقة لا تتناسب مع طبيعتها .

(٢) يرجع العيب الذاتى للبضاعة إلى طبيعتها ذاتها ، وعدم تحملها للرحلة البحرية ، وذلك كأن تكون البضاعة مما يتلف بالحرارة أو بالبرودة أو بالرطوبة .

أو خطأ الغير [١]، أو القوة القاهرة [٢]. وغيرها .

أما بالنسبة لمعاهدة هامبورج ، فقد سبق أن ذكرنا ، أيضا ، أن الأساس القانونى العام لمسئولية الناقل البحرى ، فى ظلها ، هو الخطأ المفترض ، إذ يعد التزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها لصاحب الحق فيها التزاماً ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة بحيث يكفى الناقل ، حتى يتخلص من المسئولية أن يقيم الدليل على أنه قد اتخذ هو ومستخدميه ووكلائه كافة التدابير المعقولة التي كان يمكن مطالبتهم باتخاذها لتفادى سبب الضرر ، وكذا لتفادى نتائج هذا السبب .

وتعد مسألة كفاية التدابير المتخذة ومعقوليتها من المسائل الواقعية التي يترك تقديرها لقاضى الموضوع دون رقابة عليه من محكمة النقض إلا إذا استند قاضى الموضوع فى استخلاص كفاية ومعقولية هذه التدابير إلى وقائع ثابتة وأسباب سائغة [٣].

وكما كان أساس المسئولية فى معاهدة بروكسل ، وقانون التجارة البحرية يأتى في صالح الشاحن ، فإن السبب العام للإعفاء القانونى من المسئولية فى كل من معاهدة بروكسل وقانون التجارة البحرية يأتى فى صالح الشاحن أيضاً ، إذ لا يكفى أن يثبت الناقل ، حتى يعفى من المسئولية ، اتخاذه هو ومستخدميه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لمنع حدوث الضرر أو

---

(١) يقصد بالغير فى هذا الخصوص ، كل شخص لا يكون الناقل مسئولاً عن أفعاله . وذلك مثل ربان سفينة أخرى صدم السفينة التي تحمل البضاعة بخطأ منه مما أدى إلى هلاك البضاعة ، أو صاحب بضاعة أخرى معيبة لا يعلم الناقل بعيبها مما أدى إلى إفساد البضاعة المشحونة بجوارها . وبالتالى لايعد من الغير هنا تابعوا الناقل مثل ربان السفينة وأفراد الطاقم وغيرهم ممن يسأل الناقل عن أخطائهم .

(٢) يعد من قبيل القوة القاهرة كل أمر لايمكن توقعه ولا يستطاع دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا . وذلك مثل هبوب عاصفة شديدة غير عادية ، أو هياج البحر هياجاً غير عادى ، وأعمال السلطة العامة كفرض حصار بحرى على ميناء معين لسبب حربى أو صحى أو صدور قانون أو قرار يمنع الاتجار مع دولة معينة .

(٣)د. محمود سمير الشرقاوى ، رقم ٤٥٨ ، ص ٤٥٨.

لتفادى نتائجه ، بل لابد من إثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع هذا الضرر . ومن هنا فإن معاهدة بروكسل ، وكذا قانون التجارة البحرية ، يفضلان معاهدة هامبورج فى مراعاتهما لمصلحة الشاحن وتحقيق التوازن بينه وبين الناقل .

(ثانيا) الأسباب الخاصة للإعفاء القانونى من المسئولية :

نصت معاهدة بروكسل فى مادتها الرابعة على قائمة تضم سبعة عشر حالة يعفى الناقل من المسئولية إذا أثبت إحداها . ويمكن تصنيف هذه الحالات كما يلى :

١ - الإعفاء من المسئولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة " innavigabilité " بعد بدأ السفر : ذلك أن المادة (١/٤) كانت تفرض على الناقل التزاماً ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة وذلك قبل السفر وعند البدء فيه ، كما ذكرنا ، وبالتالى فإن الناقل يعفى من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها إذا كان ناشئا عن عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بداية الرحلة .

٢ - الإعفاء من المسئولية عن الأخطاء الملاحية " Fautes Nautiques " : حيث كانت المادة (٢/٢/٤/أ) تقضى بعدم مسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة .

٣ - الإعفاء من المسئولية عن الأخطار المستثناه " Cas Exceptés " حيث أوردت المادة (٢/٤) قائمة طويلة لحالات يعفى فيها الناقل من المسئولية ، وتعرف بالأخطار المستثناه ، ويمكن ردها إلى ثلاثة أنواع [١] وهى :

---

(١) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤٢٧ ، ص ٣١٥.

أ- **القوة القاهرة** "force Majeur" (١) : ويندرج تحتها : الحريق مالم يحدث بفعل الناقل أو خطئه ، وأخطار البحر الاستثنائية ، وحوادث الحرب و أعمال الأعداء والقرصنة ، وكل عمل صادر عن سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد ، وقيود الحجر الصحى ، والإضراب عن العمل أو الإغلاق والغش والاضطرابات الأهلية .

ب- **خطأ الشاحن** " Faute de chargeur " ، **وعيب البضاعة** "Vice propre de la marchandises" (٢): فلا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ عن خطأ الشاحن ، أو عن العجز فى الحجم أو الوزن أو أى هلاك أو تلف ناشئ عن عيب خفى أو عن طبيعة البضاعة أو عيب خاص بها ، أو عن عدم كافية التغليف ، أو عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات .

---

(١)لاتعد أخطار البحر العادية " Perils de Mer " من قبيل القوة القاهرة إلا إذا بلغت من الجاسمة حداً يجعلها غير متوقعة الحدوث وغير مستطاع دفعها . ولذلك فإن السرقة والحريق لا يعتبر أي منهما من قبيل القوة القاهرة إلا إذا وقع فى ظروف جعلت توقعه غير مفروض وتلافية غير ممكن ، كذلك لا يعتبر الإضراب قوة قاهرة إلا إذا كان عاماً يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ، وكان فجائياً وغير متوقع من الناقل ولا دخل لإرادته فيه . كذلك فإن التغيرات الجوية العادية لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لفرض توقعها من الناقل . ومن ثم يكون الناقل مسئولا عن الضرر الحادث للبضاعة إذا كان هذا الضرر ناشئا عن تجمد مياه الميناء إذا كان هذا التجمد يحدث بشكل دورى ومنتظم ، كما يكون مسئولا عن الضرر الناشئ عن المد والجزر المعروفة مواعيده .

(٢) يلحق بعض الفقه العيب الذاتي للبضاعة بخطأ الشاحن باعتبار أن الشاحن هو الذى قرر شحن بضاعة لا تتحمل عملية النقل . ولذا يمكن للناقل أن يتمسك بالعيب الذاتى للبضاعة ولو كان سند الشحن خالياً من أى تحفظ يتعلق به . راجع . د . على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٥٢٩ ، ص ٥٣٠ ، د. عبدالفضيل محمد أحمد ، السابق ، رقم ٣٤٣ ، ص ٢٧٣ .

فى حين يرى البعض عدم لزوم هذا الإلحاق لدفع مسئولية الناقل نظراً لأن المعول عليه فى دفع تلك المسئولية هو أن يكون سبب الضرر أجنبياً عن الناقل وتابعيه . ومتى توافر ذلك الشرط فى العيب الذاتى للبضاعة فلا حاجة للبحث فيما إذا كان الشاحن قد ارتكب خطأ بشحنه بضاعة لا تقوى بطبيعتها على تحمل عملية النقل . راجع : د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٧٦ ص ٣٧٦.

جـ - أفعال الناقل البريئة من الخطأ : فلا يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال فى البحر ، أو عن العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة ، أو عن الانحراف المعقول عن خط السير .

ولما كانت هذه القائمة من الإعفاءات تضر بمصالح الشاحنين وتيسر الأمر على الناقلين ، فقد قضت عليها اتفاقية هامبورج ولم تبق منها سوى حالتين هما : إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر ، وحالة الحريق ، فضلاً عن إضافة حالة نقل الحيوانات الحية التي لم تكن معاهدة بروكسل تسرى عليها أصلاً .

وكذلك فعل قانون التجارة البحرية حينما حصر حالات الإعفاء القانونى من المسئولية فى أربعة حالات يشترك فى اثنتين منها مع معاهدة هامبورج ، وهما : نقل الحيوانات الحية ، وإنقاذ الأرواح والأموال فى البحر وينفرد باثنتين هما : حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن ، وحالة النقل على سطح السفينة .

وعلى هذا فإننا نبحث على التوالى فى الأسباب الخمسة للإعفاء القانونى من المسئولية وهى : نقل الحيوانات الحية ، وإنقاذ الأرواح والأموال فى البحر وذلك طبقاً لمعاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية ، وحالة الحريق فى ظل معاهدة هامبورج ، وتعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى السند ، والنقل على سطح السفينة فى ظل قانون التجارة البحرية وذلك كما يلى :

١ - نقل الحيوانات الحية Les Animaux Vivants

يستند هذا السبب الخاص من أسباب الإعفاء القانونى من المسئولية على الطبيعة الخاصة للبضاعة وكونها من الحيوانات الحية . وقد سبق أن ذكرنا أن أحكام معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية ، خلافاً لمعاهدة بروكسل ، تسرى على نقل الحيوانات الحية فى مقابل بعض الاستثناءات التي تأتى فى مقدمتها إجازة إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاكها أو إصابتها بجراح أو مرض .

وقد وردت هذه الإجازة فى المادة (٥/٥) من معاهدة هامبورج ، والمادة (٢٣٢) من قانون التجارة البحرية ، إذ لا يسأل الناقل فى حالة نقل الحيوانات الحية عن الضرر الحادث لها إذا أثبت علاقة السببية بين الضرر والمخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل كنفوق الحيوانات بسبب إصابتها بدوار البحر .

وهذا الإثبات قد يسرته النصوص إلى حد بعيد إذ يفترض نسبة الضرر إلى هذه المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل متى أثبت الناقل أنه نفذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات ، وأنه من الممكن فى الظروف التى وقع فيها الحادث أن يكون الضرر راجعا إلى هذه المخاطر . على أنه يجوز للشاحن دحض هذه القرينة إذا أثبت أن الضرر الذى أصاب الحيوانات قد نشأ عن خطأ من الناقل أو من نائبه أو من أحد تابعيه [١] .

وعلى الرغم من تأثر المشرع المصرى بقواعد هامبورج فيما يتعلق بإعفاء الناقل البحرى من المسئولية فى حالة نقل الحيوانات الحية ، إلا أن هناك اختلافاً جوهرياً بين النص المصرى ومقابله فى اتفاقية هامبورج ذلك أن النص المصرى يحصر الضرر الحادث للحيوانات فى هلاكها أو إصابتها بضرر ، فى حين يتضمن النص الوارد فى المعاهدة ثلاثة حالات هى هلاكها أو إصابتها بضرر أو التأخير فى تسليمها ، بحيث يمكن للناقل دفع مسئولتيه فى هذه الحالات الثلاثة .

وعلى هذا فإن الناقل ، فى ظل قانون التجارة البحرية ، لا يمكنه دفع مسئوليته إلا فى حالتى الهلاك أو الإصابة ، أما فى حالة التأخير فى التسليم الناشىء عن المخاطر التى تلازم هذا النوع من النقل فلا يستطيع الناقل دفع مسئوليته . وبعبارة أخرى ، لا يمكن للناقل أن يدفع مسئوليته عن التأخير فى تسليم الحيوانات الحية ، طبقاً لقانون التجارة البحرية ، إلا

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١٠٨ ، ص ١٢٥ - ١٢٦ .

إذا أثبت السبب الأجنبى ،وهو السبب الوحيد المعفى للمسئولية فى قانون التجارة البحرية . ومن ثم يكون التزام الناقل بتسليم الحيوانات الحية فى الموعد المتفق عليه أوفى الميعاد المعقول هو التزام بتحقيق نتيجة .

وفى هذ الاختلاف يفضل قانون التجارة البحرية معاهدة هامبورج فى وقوفه إلى جانب الشاحن وعدم وقوفه إلى جانب الناقل فى كل حالات الضرر التى تحدث فى مثل هذا النوع من النقل ، حيث لم ينص القانون على إعفاء الناقل من المسئولية عن التأخير فى التسليم . ويجد هذا الوقوف إلى جانب الشاحن تبريره فى حرص المشرع المصرى على ضرورة تسليم هذه النوعية من البضائع فى موعدها المحدد ، خاصة وأن نقلها عادة ما يتعلق بتجارة الاستيراد ، وهى تجارة تتصل اتصالاً مباشراً بالحاجات الغذائية والاقتصادية للشعب [1] .

٢ـ إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر : Actes de sauvetage

يستند هذا السبب الخاص من أسباب الإعفاء القانونى من المسئولية إلى إنقاذ الأرواح والأموال وهو واجب تقتضيه العدالة مراعاة لمصالح جديرة بالرعاية وقد ورد هذا السبب فى المادة (٦/٥) من معاهدة هامبورج، والمادة (٢٤٢) من قانون التجارة البحرية بلا خلاف ، إذ لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أوتلفها أو التأخير فى تسليمها إذا كان هذا الضرر ناتجًا عن تدابير اتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح فى البحر ، أو بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها الناقل لإنقاذ الأموال فى البحر .

وعلي هذا فإنه ينبغى التمييز ، فى هذا الصدد ، بين إنقاذ الأرواح ، وإنقاذ الأموال : فإذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح ، فإن الناقل يعفى من المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذى يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ دون قيد أو شرط ، فيكتفى هنا بأى تدبير ولو كان مبالغاً فيه . كما لو اضطرت السفينة إلى الانحراف عن خط السير المقرر لها

---

(١) د. جلال وفاء ،حمدين ، السابق ، ص ٥٤.

لإنقاذ الأرواح [١]. وذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانونى يقع على عاتق الربان يتعرض للعقاب إن تخلف عنه ، فضلاً عن أن الأرواح البشرية لا يعادلها مال .

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال فلا يعفى الناقل من المسئولية إلا بسبب التدابير المعقولة التى يتخذها لإنقاذ الأموال فى البحر ، وهذه المعقولية تقاس بما يفعله الناقل المتوسط فى نفس الظروف . وإنما اشترطت المعقولية هنا لأن إنقاذ الأموال أمر اختيارى لا إلزام على الربان بالقيام به [٢]، ومن ثم لا يعفى الناقل من المسئولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذى ينتج عنها إلا بشرط أن يكون التدبير الذى اتخذه الربان «معقولاً » لأن المفاضلة فيه بين مال ومال ، وخير للناقل أن يحافظ على مال اؤتمن عليه من أن يضحى به لينقذ مالاً لا يعنيه [٣].

٣ـالحريق : « L'incendie »

ذكرنا أن المادة (٤/٥) من معاهدة هامبورج تقضى بمسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها إذا أثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه ، أو إذا أثبت المدعى أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم يرجع إلى إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه فى اتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق أو لتفادى آثاره أو للتخفيف منها .

وعلى هذا فإن هذه المادة تقرر إعفاءً ضمنياً [٤] للناقل من المسئولية عن الهلاك أوالتلف أو التأخير فى تسليم البضاعة إذا كان ناشئاً عن الحريق أو عن إهماله هو أو تابعيه أو وكلائه فى اتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق أو تقليل نتائجه . وقد ألقت هذه المادة عبء إثبات

---

(١) G. Auchter , op. cit , p. 184.

(٢) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤٠١ ، ص ٢٩١.

(٣) د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٥٢٨ ، ص ٥٣٥.

(٤) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ٨٦ ، ص ٨٧.

خطأ الناقل أو إهماله هو أو تابعيه أو وكلائه على عاتق الشاحن أو المدعى إذا أراد إسقاط حق الناقل فى الإعفاء من المسئولية .

ولما كان هذا الإثبات متعذراً على الشاحن الذى لم يكن موجوداً فى السفينة وقت الحريق ، فإن نفس المادة ، فى محاولة منها للتيسير على الشاحن أو المدعى ، كما ذكرنا ، قد أعطت كلاً من المدعى أو الناقل الحق فى طلب إجراء تحقيق وفقاً للممارسات المتبعة فى الشحن لبيان سبب وظروف الحريق ، على أن تعطى نسخة من تقرير التحقيق إلي أى منهما عند الطلب .

هذا وقد جاء قانون التجارة البحرية خلواً من هذه الحالة ، ومعنى ذلك أن الناقل فى ظل هذا القانون يعتبر مسئولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها حتى ولو كان سبب ذلك هو الحريق . فلا يعد الشاحن مكلفاً باثبات تخلف أو تقاعس الناقل عن اتخاذ التدابير المعقولة لاتقاء الحريق وما نشأ عنه من خسائر للبضاعة ، وإن كان مازال عليه عبء إثبات خطأ الناقل المتمثل فى تخلفه عن تحقيق النتيجة المرجوة ، ألا وهى توصيل البضاعة سالمة وبحالتها ، ولا يمكن للناقل أن يدفع مسئوليته ، حتى فى حالة الحريق ، إلا بإثبات السبب الأجنبى .

ولاشك أن فى ذلك حماية أكبر للشاحن من تلك الحماية المقررة لهذه الحالة فى معاهدة هامبورج ، إذ بمجرد هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها يمكن أن تثور مسئولية الناقل ، وينتقل عبء إثبات نفيها على عاتقه ، وبعبارة أخرى يكون الناقل فى ظل قانون التجارة البحرية ضامناً لسلامة البضاعة تطبيقاً للمادة (١/٢٢٧) حتى فى حالة الحريق [١].

٤ ـ تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها ، وتمكن الناقل من إثبات ذلك (م ٢٣٠بحرى) .

---

(١) د. جلال وفاء محمدين ، السابق ، ص ٦٥ .

وعلى هذا فإن هذه الحالة تفترض خطأ الشاحن بذكره بيانات غير صحيحة فى سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها ، وذلك عن عمد منه أى عن علم وبينه بعدم صحة تلك البيانات ، وسواء أكان الهدف من ذلك هو غش الناقل أم التهرب من الجمارك أم لأى سبب آخر . وهنا يعاقب الشاحن بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أياً كان سبب الهلاك أو التلف ولو كان ناشئاً عن خطأ الناقل أو تابعيه ، طالما لم يرقَ إلى مستوى الغش ، وذلك بشرط أن يثبت الناقل عدم صحة البيانات التى أوردها الشاحن فى سند الشحن ، فضلاً عن إثباته سوء نية الشاحن أى تعمده ذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضائع أو قيمتها .

وقد راعى المشرع البحرى فى إيراد هذا الحكم المقتبس من معاهدة بروكسل (م ٥/٤) خلافاً لمعاهدة هامبورج ، مراعاة جانب الناقل أو عدم حماية الشاحن الذى يدلى ببيانات كاذبة عن طبيعة البضاعة أو قيمتها ، ذلك أن اكتشاف الناقل لهذا الكذب يتطلب فحصاً دقيقاً للبضاعة وتحرياً عن قيمتها ، الأمر الذى يتطلب وقتاً طويلاً لا يتفق مع السرعة الواجبة فى العمليات البحرية .

٥- نقل البضائع على سطح السفينة:

سبق أن ذكرنا أنه يجوز للناقل أن يشحن البضائع على سطح السفينة فى حالات معينة هى : الاتفاق بين الناقل والشاحن على ذلك ، أو التزام الناقل بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول فى ميناء الشحن ، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى هذا الميناء على شحن بهذه الكيفية ، كل ذلك شريطة أن يذكر فى سند الشحن ، فى جميع هذه الحالات ، أن البضاعة مشحونة على سطح السفينة .

فإذا تحققت إحدى هذه الحالات ، وذكر السند أن البضاعة قد شحنت على سطح السفينة ، فإن مسئولية الناقل عن البضائع المشحونة على السطح لا تختلف عن مسئوليته عن البضائع المشحونة داخل عنابر السفينة . ولكنه لا يكون مسئولاً عن هلاك البضائع المشحونة على السطح

أو تلفها إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشىء عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل (م ٢٣١ بحرى) ، كأن يثبت أن الهلاك أو التلف نتج عن تعرض البضائع لحرارة الشمس أو الرطوبة أو الأمطار وغيرها من المخاطر الخاصة بالشحن على سطح السفينة.

وفى هذا الحكم يختلف قانون التجارة البحرية عن معاهدة هامبورج ، ذلك أن الناقل فى ظل قانون التجارة البحرية إذا كان يعفى من المسئولية عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا أثبت أن الضرر ناشىء عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل ، فإن الناقل وفق أحكام معاهدة هامبورج لا يستطيع دفع مسئوليته فى هذه الحالة إلا بالسبب العام للإعفاء من المسئولية ، أى إثبات اتخاذه ووكلائه وتابعيه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو لتلافى نتائجه

كذلك يختلف قانون التجارة البحرية مع معاهدة هامبورج، فى هذا الصدد ، فى أن القانون قد جعل الضرر الحادث للبضاعة متمثلاً فى الهلاك أو التلف فقط ، بينما تتضمن المعاهدة ثلاثة حالات هى الهلاك أو التف أو التأخير فى التسليم . وعلى هذا فإن الناقل إذا كان يمكنه دفع مسئوليته عن التأخير فى تسليم البضاعة المشحونة على السطح ، فى ظل معاهدة هامبورج، بإثبات اتخاذه هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتلافى الضرر وتبعاته ، فإنه لن يمكنه ذلك ، في ظل قانون التجارة البحرية ، إلا بإثبات السبب الأجنبى الذى أدى إلى هذا التأخير .

ولا جدال فى أن قانون التجارة البحرية بهذه الأحكام يراعي مصلحة الشاحن أكثر مما تراعيها معاهدة هامبورج ، وذلك انطلاقاً من سبق مراعاته لهذه المصلحة عندما جعل الأساس القانونى لمسئولية الناقل يكمن فى المسئولية المفترضة وليس الخطأ المفترض كما فى معاهدة هامبورج .

ومن نافلة القول أنه إذا كان قانون التجارة البحرية يختلف عن معاهدة هامبورج فى حالة الشحن على سطح السفينة فى الأحوال التي يجوز فيها ذلك، فإن الاتفاق بينهما يظل بشأن الشحن على السطح فى غير الأحوال

المسموح بها إذ يفترض اتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر فى هذه الأحوال فى كل من القانون والمعاهدة .

وخلاصة القول أن كلاً من معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية قد قضى على قائمة الإعفاءات الطويلة التى وردت فى المادة الرابعة من معاهدة بروكسل [١]، بحيث لم يرد سوى ثلاثة حالات فى ظل معاهدة هامبورج ، وأربعة حالات فى ظل قانون التجارة البحرية . وفى هذا مراعاة لجانب الشاحنين وتحقيقاً لمصالحهم . الأمر الذى يحققه ،أيضاً،إلغاء معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية لإعفاء الناقل من المسئولية عن أفعال أو أخطاء أو إهمال الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة وفى إدارة السفينة نظراً للتقدم الفنى فى صناعة السفن الذى أدى إلى انعدام الأخطاء الملاحية [٢] .

المطلب الخامس

التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى

La limitaion Juridique de la responsabilité

ذكرنا أن التشريعات البحرية الدولية منها والوطنية تسعى منذ قديم إلى تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين . ولهذا فبعد أن راعت معاهدتى بروكسل وهامبورج ، وكذا قانون التجارة البحرية ، مصالح الشاحنين بتشديد مسئولية الناقل بإفتراض خطئه أو مسئوليته عن حدوث ضرر للبضائع المشحونة ، وبإبطال شروط إعفاء الناقل من المسئولية أو تحديدها ، نجد هذه التشريعات قد راعت مصالح الناقلين بتحديد مسئوليتهم بمبالغ قصوى حتى لا ينوء كاهلهم تحت ثقل المسئولية فيعجزون عن مواصلة نشاطهم البحرى ، لا سيما وأن خطأ واحداً فى هذا النشاط قد يحدث من الأضرار ما يشكل تعويضها مبالغ ضخمة لا يستطيع

---

(١) G. Auchter , op. cit No 201 , p. 194.

(٢) M. R. Gouilloud , op. cit., No 592 , p. 338.

الناقل مواجهتها . كما أن إطلاق التعويض دون حدود ينجم عنه ارتفاع أسعار التأمين ضد المسئولية ، ومن ثم زيادة أعباء الناقل المالية .

وقد عالجت معاهدة بروكسل فكرة تحديد مسئولية الناقل ، وتبعتها معاهدة هامبورج ، وتلاهما قانون التجارة البحرية مع اختلاف فى كيفية هذه المعالجة ، الأمر الذى نبحثه فى فرعين على النحو الآتى :

الفرع الأول : الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى

الفرع الثانى: نطاق تطبيق الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى .

الفرع الأول
الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى
La limit juridique de la responsabilité

كانت المادة (٥/٤) من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ تقضى بأن الناقل لا يلزم فى أى حال من الأحوال بسبب هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يزيد على مائة جنيه استرلينى عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بعملة أخرى . فالضابط الذى اختارته الاتفاقية ، إذن ،هو الطرد أو الوحدة .

ويقصد بالطرد « colis» وضع البضاعة أو جزء منها أو تجميعها فى رباط واحد بقصد نقلها ، كما لو وضعت فى صناديق أو أجولة تحمل أرقاماً وعلامات مميزة ، فإن كل صندوق أو جوال يسمى فى هذه الحالة طرداً ، وهذه الطرود يذكر عددها فى سند الشحن ، وعلى أساسها تتحدد مسئولية الناقل عنها [١].

أما الوحدة «unité» فهى خاصة بالبضاعة التى تشحن صباً منفرطة من غير تغليف ، والتى لا يعرف إلا وزنها ، أو قياسها ، أو حجمها دون عددها . كالأخشاب والغلال والفحم والبترول . ويقصد بالوحدة ، فى هذا المقام ، وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم ، أو أية وحدة شحن

---

(١) د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ٢٨٥ ، ص ٢٠٥.

أخرى تذكر فى سند الشحن سواء أكانت طناً مترياً أو كيلو جراماً أو متراً مكعباً(١).

فإذا كانت البضاعة المشحونة تعتبر طرداً أو وحدة ، فإن الحد الأقصى للتعويض يقدر عن كل طرد أو وحدة شحن دون اعتبار لنوع البضاعة أو وزن الطرود ، فإذا كانت الشحنة مائتى طرد من التفاح مثلاً وهلك أو تلف خمسون طرداً منها ، كان الحد الأقصى للتعويض هو خمسة آلاف جنيه استرلينى . وإذا كانت الشحنة ألف قنطار من القمح سائبة وهلكت جميعها ، كان الحد الأقصى للتعويض مائة ألف جنيه استرلينى (٢).

أما إذا لم تكن البضاعة المشحونة تعتبر طرداً أو وحدة بالمفهوم السابق فلا يسرى عليها التحديد القانونى المشار إليه ، ويسأل الناقل عن تعويض الضرر كاملاً . فالسيارة المشحونة دون تغليف لا تعد طرداً أو وحدة، وبالتالى لا محل لتطبيق التحديد القانونى للمسئولية ، ويكون الناقل مسئولاً عن تعويض الضرر كاملاً الذى يقدر على أساس القيمة الحقيقية للسيارة .

وهذا الحد القانونى لمسئولية الناقل ليس تقديراً جزافياً لقيمة الطرد أو الوحدة ، وإنما هو حد قانونى لهذه المسئولية كما أنه ليس شرطاً جزائياً ، وإنما هو حد أقصى لا ينطبق إلا فى حالة ما إذا كان الضرر الحقيقى يفوق الحد القانونى المذكور . فإذا كان مقدار الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد على مائة جنيه استرلينى ، فلا يحصل الشاحن أو المرسل إليه إلا على مائة جنيه ولا يلزم الناقل بدفع مبلغ يزيد على ذلك ، ، أما إذا كان الضرر يقل عن المائة جنيه فليس للشاحن أن يطالب الناقل إلا بتعويض مساو لما لحقه من ضرر .(٣)

والجنيه الذى تقصده الاتفاقية هو « الجنيه الذهب » ولكنها لم تعين

---

(١) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤١٠ ، ص ٢٩٩.
(٢) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٢٨٥ ، ص ١٠٠.
(٣) د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ٢٨٠ ، ص ٢٠٢.

قيمة هذا الجنيه بذكر مقدار ما يحتويه من ذهب وعيار هذا الذهب ، الأمر الذى أحدث بعض الصعوبات . ويدفع التعويض إما بالذهب ، وإما على أساس الذهب "Valeur- or" ، أى بالنقد الورقى محسوباً على أساس القيمة الذهبية للجنيه الإسترلينى (م ٩/١) . فإذا حكم بتعويض مقداره ١٠٠٠ جنيه مثلاً ، وكان الجنيه الذهب يساوى ثلاثة جنيهات بالعملة الورقية، جاز للناقل أن يدفع إما ١٠٠٠جنيه انجليزى ذهب ، أو ٣٠٠٠ جنيها استرلينيا ورقاً .

ولما كان الجانب الأكبر من القوانين الوطنية لا يجيز شروط الوفاء بالذهب أو على أساس الذهب أو بنقد أجنبى (١) ، فقد تداركت الاتفاقية هذه الصعوبة بأن احتفظت لكل دولة متعاقدة بحق اتباع أحد أسلوبين . (الأول) أن تحول الجنيه الاسترلينى الذهب إلى عملتها الوطنية وفقاً لأنظمتها النقدية، ثم تذكر الرقم الناتج عن هذا التحويل فى صلب الاتفاقية عندما تنقلها إلى تشريعها الوطنى ، فلا يلتزم مواطنوها إلا بالدفع بالعملة الوطنية (م ٩/٢) (٢) ، (والثانى) أن تنص فى قانونها الوطنى على حق المدين فى الوفاء بالعملة الوطنية وفقاً لسعر الصرف فى يوم وصول السفينة (م ٩/٣) وإنما تحدد يوم وصول السفينة إلى ميناء التفريغ حماية للشاحن من

---

(١) ذهبت محكمة النقض المصرية إلي بطلان الوفاء وفقاً للقيمة الذهبية فى هذا الخصوص بحجة أن القانون المصرى يقضى ببطلان "شرط الذهب" (المرسوم بقانون رقم ٤٥ لسنة ١٩٣٥) . راجع نقض ١٠ فبراير ١٩٦٠ ، مجموعة أحكام النقض ، س ١١ ، ص ١٢٦ ، نقض ١١ فبراير ١٩٦٠ ، المجموعة س ١١ ، ص ١٢٦ ، ١٣٧ ، نقض ٢١ نوفمبر ١٩٦٧، المجموعة ، س ١٨ ، ص ١٧١٣ . وقد عارض غالبية الفقه المصرى هذا الاتجاه الذى استقرت عليه محكمة النقض . راجع : د. على جمال الدين عوض ، تعليق على حكم نقض مصرى فى ١١ فبراير ١٩٦٠ ، منشور بمجلة القانون والاقتصاد ، س ٣١ ، ١٤ ، ١٩٦١ ،و ص ٤٧ ، د. على البارودى ، السابق رقم ١٨٠ ، ص ٢٢٧ ، د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤٢٨ ، ص ٣١٦ ، د. عبدالرحمن سليم ، السابق ، ص ٢٧٦ ، د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٤٣٦ ، ص ٤٣٧ ، وفى تأييد هذا الاتجاه . راجع: د. سميحة القليوبى ، السابق ، رقم ٦٠ ص ٣١٧.

(٢) أجاز النص التجاوز عن الكسور ليكون المبلغ خالياً منها تيسيراً لحساب مبلغ التعويض.

التقلبات التى تطرأ على قيمة النقود الورقية ، وتحقيقاً للمساواة بين مختلف الدول بفرض تعويض ثابت ومحدد .

وإزاء التطورات الاقتصادية التى طرأت على العالم فى أعقاب الحرب العالمية الثانية ، جاء بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ المعدل لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ وألغى المادة (٤) المشار إليها ، وأحل محلها المادة الثانية التى أدخلت تعديلات جوهرية ، فى هذا الصدد ، حيث قررت عدم مسئولية الناقل فى أى حال من الأحوال بسبب هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يزيد على ما يعادل ١٠,٠٠٠ فرنك بوانكاريه « poincarée » عن كل طرد أو وحدة أو ٣٠ فرنكاً عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة التى هلكت أو تلفت ، أى الحدين أعلى (م٢/أ) ، فالبروتوكول جعل ضابط التقدير إذن « الطرد أو الوحدة » و « الوزن » معاً على أن يؤخذ بالأعلى منهما .

ومثال ذلك أن تكون البضاعة مائة صندوق من التفاح يزن كل صندوق منها ٢٥ كيلو جرام . فإذا هلك سبعون صندوقاً ، كان الحد الأعلى للتعويض، وفقاً لضابط الطرد ، هو ٧٠ طرداً ×... ر١٠ = ... ر ١٠فرنك ، ووفقاً لضابط الوزن هو ٧٠ طرداً × ٢٥ كيلو جرام = ١٧٥٠ كيلو جرام × ٣٠ = ٥٢,٢٥٠٠ فرنك ، فيؤخذ بالتقدير على أساس الطرد لأنه أعلي .(١)

ويقصد بالفرنك ، الذى حل محل الجنيه الاسترلينى الذهب فى تعيين المبلغ الأقصى للتعويض ، الفرنك بوانكاريه ، وهو وحدة نقدية مصطنعة « Artificiel currency » تحتوى على ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ فى الألف ، فمبلغ التعويض لا يزال ، إذن ، يقدر على أساس الذهب .

ويتم تحويل مبلغ التعويض إلى العملة الوطنية وفقاً لسعر الصرف فى اليوم الذى يحدد قانون المحكمة المختصة بموضوع النزاع (م٢ /د) وهى قاعدة تنازع أدخلها البروتوكول لوضع حد للشكوك التى أثيرت حول تفسير

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٨٦ ، ص ١٠٣.

الفقرة الثالثة من المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل ١٩٢٤[١]

ويقدر التعويض على أساس قيمة البضاعة التى هلكت أو تلفت فى ميناء التفريغ ، وفى يوم التفريغ كما ورد فى العقد . فإذا ضاعت البضاعة ولم يقع تفريغ ،فالعبرة بالقيمة فى الميناء وفى اليوم الذى كان يجب أن يقع فيهما التفريغ وفقاً لشروط العقد . وتقدر قيمة البضاعة وفقاً لسعر البورصة، فإذا لم يوجد هذا السعر ، فالعبرة بالثمن الجارى فى السوق ، فإذا لم يوجد هذا الثمن بدوره ، فالعبرة بالقيمة العادية لبضاعة من نوعها وصنفها[٢] .

وأخيراً فإن البروتوكول قد لاحظ ذيوع استعمال المستوعبات أو الحاويات فى الحزم والتعبئة ، وما ترتب على ذلك من صعوبات فى تقدير الحد الأقصى للتعويض على أساس الطرد ، إذ تبدو المستوعبة كما لو كانت طرداً واحداً وهى تحتوى فى الحقيقة على جملة طرود ، فوضع البروتوكول الحل الملائم مقرراً فى المادة (٢/جـ) أنه فى حالة استخدام مستوعبات أو طبالى أو وسائل من نوع مماثل لتجميع البضاعة ، فإن عدد الطرود أو الوحدات التى يعتد بها هى عدد الطرود أو الوحدات المدونة فى سند الشحن التى تحتويها المستوعبة أو سيلة الشحن ، فإذا لم يدون عدد الطرود أو الوحدات فى السند ، فإن المستوعبة أو وسيلة الشحن تعتبر بما فيها طرداً واحداً أو وحدة واحدة .

ومثال ذلك مستوعبة مصنوعة من الخشب أو الألمونيوم تحتوى على عشرين ثلاجة كل ثلاجة منها موضوعة فى صندوق خشبى يحمل علامة ورقماً ، وتذكر كل هذه الوقائع فى سند الشحن . فإذا هلكت المستوعبة ، قدر الحد لأقصى للتعويض على أساس ... ر١٠ فرنك لكل ثلاجة بوصفها طرداً قائماً بذاته ، فيكون المجموع ٣٠×... ر١٠ = ... ر٣٠٠ فرنك . أما

---

(١) ألغى البروتوكول هذه المادة بأكملها ، وأحل محلها حكماً يتعلق بمسألة مختلفة تماماً ، هى العلاقة بين البروتوكول والاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الخاصة بالمسئولية عن الأضرار النووية .

(٢) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٨٧ ص ١٠٥.

إذا لم يذكر فى سند الشحن عدد الطرود التى تشملها المستوعبة ، اعتبرت هى الطرد الوحيد بغض النظر عن محتوياتها ، فيكون الحد الأقصى للتعويض ١٠,٠٠٠ فرنك فقط . (١)

هذا وإزاء صعوبة حساب الفرنك البوانكاريه كمعيار لتحديد مسئولية الناقل البحرى فقد جاء بروتوكول بروكسل ١٩٧٩ بتعديل جزئى للمادة الرابعة من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ والتى سبق تنقيحها من قبل بروتوكول بروكسل ١٩٦٨(٢)، فاستبدل حقوق السحب الخاصة بصندوق النقد الدولى «Droit de tirage speciaux» بالفرنك البوانكاريه كمعيار لتحديد مسئولية الناقل البحرى فى حالتى الهلاك والتلف الحادث للبضاعة المنقولة بحراً .

وقد أصبحت حدود مسئولية الناقل البحرى ، وفقًا لهذا البروتوكول ، ٦٦٦,٦٧ وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة ، أو وحدتين من حقوق السحب الخاصة لكل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضائع المفقودة أو المضرورة ، ويطبق أى الحدين أعلى حسب اختيار صاحب الحق فى التعويض (٣).

وهكذا فإن بروتوكول ١٩٦٨ ، وبروتوكول ١٩٧٩ قد تداركا كثيراً من أوجه النقص والقصور فى تنظيم تحديد مسئولية الناقل البحرى فى ظل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ حتى اقتربت أحكام معاهدة بروكسل ١٩٢٤ بعد تعديلها من أحكام معاهدة هامبورج ١٩٧٨ فى هذا الخصوص ، إذ جاءت معاهدة هامبورج لتردد كثيراً من الأحكام التى وردت فى معاهدة بروكسل بعد تعديلها .

فقد حددت معاهدة هامبورج مسئولية الناقل البحرى عن الضرر الناشيء عن هلاك البضاعة أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٨٧ ص ١٠٤.

(٢) R. Rodière & E. Du. pontavice , op. cit. , No 393 , p. 315.

(٣) يقتصر تطبيق هذا البروتوكول بالطبع على الدول الأطراف فيه وليس من بينها مصر .

كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو ٢٫٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة التى هلكت أو تلفت أي المبلغين أكبر (م ٦/١/أ) . والوحدة الحسابية المقصودة فى المعاهدة هى حق السحب الخاص « D.T.S» كما عرفه صندوق النقد الدولى (م ١/٢٦) .

وتحول الوحدات الحسابية إلى العملات الوطنية فى الدول المتعاقدة تبعاً لقيمة هذه العملة فى تاريخ إصدار الحكم بالتعويض ، أو فى التاريخ الذى يتفق عليه أطراف الدعوى (م٢٦) ، ويفرق فى كيفية التحويل بين ثلاثة مجموعات من الدول :

(المجموعة الأولى) مجموعة الدول الأعضاء فى صندوق النقد الدولى، ومنها مصر ، وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لكيفية التحويل التى يتبعها صندوق النقد الدولى والسارية وقت التحويل ، وتعرف فى مصر بالنشرة اليومية التى يصدرها البنك المركزى

(المجموعة الثانية) مجموعة الدول غير الأعضاء فى صندوق النقد الدولى والتى تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص ، وتحسب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً للطريقة التى تحددها كل دولة [١] .

(المجموعة الثالثة) مجموعة الدول غير الأعضاء فى صندوق النقد الدولى ولكن أنظمتها لا تسمح بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص[٢] واضطرت الاتفاقية ، إزاء هذا الحظر ، إلى العودة إلى الفرنك بوانكاريه ، كما هو الوضع فى بروتوكول ١٩٦٨ ، ولكنها لم

---

(١) ولذا ألزم النص هذه الدول عند التوقيع على الاتفاقية أو عند إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها تبليغ السكرتير العام للأمم المتحدة ، بوصفه وديعاً للاتفاقية ، عن الطريقة التي تزمع الدولة اتباعها في حساب العملة الوطنية .

(٢) وهذه الدول عددها قليل ومعظمها من الدول الاشتراكية .

تطلق عليه « فرنكاً» وإنما وحدة نقدية ، ثم قيمت هذه الوحدة بما يعادل ٦٥٫٥ ملليجرام من الذهب من عيار ٩٠٠ فى الألف.

وبالنظر إلى هذه الدول يحسب الحد الأقصى للتعويض فى حالة التقدير على أساس الطرد أو الوحدة بمبلغ يعادل ١٢٫٥٠٠ وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة ، وفى حالة التقدير على أساس الوزن بمبلغ يعادل ٣٧٫٥ وحدة نقدية عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة التى هلكت أو تلفت . ويتم تحويل هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لهذه الدول وفقاً لأحكام قانونها الداخلى [١] .

كما تناولت معاهدة هامبورج فى المادة (٢/٦) كيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض عندما تكون الطرود أو وحدات الشحن مجمعة فى مستوعبات أو حاويات، وقضت باعتبار كل طرد أو وحدة شحن منها طرداً أو وحدة شحن مستقلة إذا كان عددها مذكوراً فى سند الشحن ، فإذا لم يكن مذكوراً فى السند فإن المستوعبة بما فيها تعتبر طرداً واحداً أو وحدة شحن واحدة . وهى نفس القاعدة الواردة فى بروتوكول ١٩٦٨ .

بيد أن اتفاقية هامبورج أضافت ، فى هذا الشأن ، جديداً عندما اعتبرت المستوعبة ذاتها فى حالة هلاكها أو تلفها وحدة شحن مستقلة داخله فى حساب الحد الأقصى للتعويض ، بشرط ألا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه . فلا تطبيق ، إذن ، لهذا الحكم إلا إذا كان الشاحن هو الذى قدم المستوعبة [٢] والسبب الذى دعا الاتفاقية إلى اعتبار المستوعبة وحدة شحن مستقلة ، فى هذا الفرض ، هو أن المستوعبة فى ذاتها تعد مالاً ذا قيمة ، وقد تزيد قيمتها على قيمة البضائع التى تحتويها ، فمن الإنصاف أن يعوض الشاحن عند هلاكها أو تلفها [٣] .

(١) وتلتزم هذه الدول ، بدورها ، بتبيلغ السكرتير العام للأمم المتحدة بطريقة التحويل .

(٢) لايشترط لتطبيق هذا الحكم على كل من الناقل والشاحن ملكليتهما للمستوعبة بل يكفى أن تكون مقدمة من أحدهما كما لو استأجرها أو استعارها لهذا الغرض .

(٣) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٩١ ، ص ١٠٩.

ذلك فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض فى حالتى الهلاك أو التلف ، أما فى حالة التأخير فى تسليم البضاعة ، فلم تعتمد اتفاقية هامبورج فى تحديد الحد الأقصى للتعويض على الطرد أو الوزن وإنما اعتمدت على أجرة النقل «Le frêt» فحددت مسئولية الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع بمبلغ يعادل مرتين ونصف مبلغ أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، بشرط ألا يزيد هذا المبلغ عن مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحرى للبضائع (م ٦/١/ب) .

ومثال ذلك بضاعة مكونة من مائة صندوق من التفاح من نفس الحجم والوزن ، وأجرة النقل المذكورة فى سند الشحن ١٠٠٠ جنيه ، أى بواقع ١٠ جنيهات عن كل صندوق ، وتأخر تسليم ثلاثين صندوقاً منها . هذا العدد يمثل فى مجموع أجرة النقل ٣٠× ١٠ = ٣٠٠ جنيه ، فيكون الحد الأقصى للتعويض ٣٠٠×٥ر٢= ٧٥٠ جنيه . وإذا فرضنا أن عدد الصناديق التى تأخر تسليمها هو سبعون صندوقاً ، فهذا العدد يمثل فى مجموع أجرة النقل ٧٠×١٠= ٧٠٠ جنيه . فوفقاً للشطر الأول من القاعدة ، كان يمكن أن يصل التعويض إلى ٧٠٠ × ٥ر٢ = ١٧٥٠ جنيه ، ولكن الشطر الثانى من القاعدة يحول دون تجاوز التعويض مجموع أجرة النقل ، وهى فى مثالنا ١٠٠٠ جنيه ، فيتعين تخفيض الحد الأقصى للتعويض إلى هذا المبلغ[١].

وأخيراً فقد يجتمع ضرران ، أحدهمايسبب تلف البضاعة مثلاً ، والآخر بسبب تأخير تسليمها ، فكيف يحسب الحد الأقصى للتعويض عندئذ ؟ أجابت المادة (٦/١/جـ) من المعاهدة بأن مجموع ما يحكم به من تعويض عن الضررين يجب ألا يجاوز الحد الأقصى للتعويض فى حالة الهلاك الكلى للبضائع .

ومثال ذلك شحنة من الموز معبأة فى ألف صندوق وتأخر تسليمها فتلف نصفها وترتب على التأخير ضياع فرصة سانحة لبيعها بسعر مرتفع . فعلى القاضى ، فى هذه الحالة ، أن يقدر تعويضا عن التلف يراعى فيه ألا

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٩٢ ، ص ١١٠.

يجاوز الحد الأقصى للتعويض عن التلف ، ثم يقدر تعويضاً عن التأخير يراعي فيه بدوره ألا يجاوز الحد الأقصى للتعويض عن التأخير ، ثم يراعى القاضى أمراً ثالثاً هو ألا يجاوز مجموع التعويض الحد الأقصى لو هلكت البضاعة بأجمعها ، أى لو هلكت هلاكا كلياً . وهذا الحد فى مثالنا هو (على أساس الطرد) ١٠٠٠ طرد × ٨٣٥ وحدة حسابية = ٨٣٥ر٠٠٠ وحدة حسابية ، على فرض أنه أعلى من التقدير على أساس الوزن .(١)

وعلى هذا فإنه رغم اقتراب معاهدة هامبورج ١٩٧٨ من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ بعد تعديلها ببروتوكول ١٩٦٨ ، وبروتوكول ١٩٧٩ ، فإن معاهدة هامبورج تتميز عن معاهدة بروكسل ، حتى بعد تعديلها من عدة وجوه هى :

١- نصت اتفاقية هامبورج ، خلافاً لاتفاقية بروكسل ، على حق الشاحن فى التعويض عن المستوعبة ذاتها كوحدة مستقلة بالإضافة إلى البضائع الموضوعة فيها ، وذلك عندما تكون مقدمة من الشاحن .

٢- قررت معاهدة هامبورج تحديد مسئولية الناقل فى حالة هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ، فى حين اقتصرت معاهدة بروكسل على تحديد مسئولية الناقل فى حالة الهلاك أو التلف دون التأخير فى التسليم ، إذ أن هذه الاتفاقية ، كما ذكرنا ، لم تعالج مسئولية الناقل عن الضرر الناتج عن التأخير فى تسليم البضائع .

٣- عالجت اتفاقية هامبورج ، خلافاً لمعاهدة بروكسل ، مسألة الجمع بين التعويضات المستحقة على الناقل عن حدوث ضررين كالهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم .وذلك حتى لا يؤدى الجمع بين التعويضات إلى إثراء الشاحن على حساب الناقل بدون وجه حق ، وحتى يتم تحقيق العدالة بعدم جبر الضرر الواحد مرتين .

هذا وقد تأثر واضعوا قانون التجارة البحرية بكل من اتفاقية بروكسل

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٩٣ ، ص ١١١.

بعد تعديلها ، وكذلك باتفاقية هامبورج ، فاعتنق القانون المعيار المزدوج عند تحديد مسئولية الناقل البحرى ، وذلك بالاعتماد على الطرد أو الوحدة فى حساب التعويض بالنسبة للبضائع عالية القيمة قليلة الوزن نسبياً ، وعلى الكيلو جرام بالنسبة للبضائع ثقيلة الوزن قليلة القيمة نسبياً ، والتى غالباً ما تشحن سائبة أو دون تغليف ومن ناحية أخرى وضع قانون التجارة البحرية حداً لمسئولية الناقل يقترب من مثيله فى قواعد هامبورج مع إعطاء حرية الاختيار لصاحب الحق فى البضائع فى تطبيق التحديد الأكثر ارتفاعاً وفقاً لمصلحته . هذا فضلاً عن أن القانون قد طبق نفس الطريقة التى اتبعتها اتفاقية بروكسل بعد تعديلها ، واتفاقية هامبورج بصدد حساب التعويض فى حالة استخدام المستوعبات فى شحن البضائع .

وقد جاء ذلك كله فى المادة (٢٣٣) من قانون التجارة البحرية التى نصت على أن :«(١) تحدد المسئولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن ، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة أي الحدين أعلى [(١)] .

(٢) وإذا اجتمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات ، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسئولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة » .

كما نصت المادة (٣/٢٤٠) من القانون على أنه : « لا يجوز أن

---

(١) فلو فرض أن عدد الطرود الهالكة كان عشرة طرود وزنها الإجمالى ٥٠٠٠ كيلو جرام ، فإن الحد الأقصى للتعويض يكون عشرين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس عدد الطرود ، أو ثلاثين ألف جنيه ، إذا تم حسابه على أساس الوزن الإجمالى . ومن ثم تتحدد مسئولية الناقل بأعلى الحدين أى بمبلغ ثلاثين ألف جنيه . د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤٤٩ ص ٢٩٨.

يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى الفقرة (١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون »

وعلى هذا فإن ثمة خلاف بين قانون التجارة البحرية ومعاهدة هامبورج بشأن الحد القانونى لمسئولية الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع ، ذلك أن القانون يعامل التأخير فى التسليم معاملة الهلاك والتلف عند تحديد مسئولية الناقل عن التأخير فى التسليم ، أى لا يجوز أن يزيد التعويض فى حالة التأخير ، أيضاً ، عن ألفى جنيه لكل طرد أو وحدة شحن أو ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من البضائع المتأخرة ، وذلك على خلاف معاهدة هامبورج التى تربط بين تحديد مبلغ التعويض المستحق عن التأخير والأجرة المستحقة عن البضائع المنقولة ، وتحدد تعويض التأخير بمرتين ونصف للأجرة المستحقة للبضائع المتأخرة بحيث لا تزيد بحال عن الأجرة الإجمالية المذكورة فى عقد النقل .

وهذا الموقف الذى تبناه القانون المصرى ينبىء عن الحرص على اعتبار الضرر الناشىء عن التأخير فى التسليم لا يقل أهمية عن الضرر الناشىء عن هلاك البضاعة أو تلفها ، ذلك أن التأخير فى التسليم قد يؤدى إلى إلحاق أضرار بالشاحن لا تقل خطورة عن الأضرار التى تصيب البضاعة ذاتها ، ومن هنا فإن القانون المصرى يخلع على الشاحن حماية أوسع من تلك التى تقررها الاتفاقية إذ يضمن له الحصول على تعويض يعادل الحد الأقصى الممنوح فى حالتى الهلاك والتلف مما يؤكد على ضرورة وصول البضاعة فى موعدها ، سواء فى تجارة الاستيراد أو التصدير ، وبصفة خاصة ومصر تمر بمرحلة هامة من مراحل نموها الاقتصادى [١]

---

(١) د. جلال وفاء محمدين ، السابق ، ص ٥٨.

الفرع الثانى
نطاق تطبيق الحد القانونى لمسئولية الناقل البحرى
La champ d'Application de la limite
Juridique de la responsabilité

ونتناول فى هذا الخصوص صور المسئولية التى يشملها تحديد المسئولية ، والحالات التى لا يجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسئوليته، وكذا استفادة تابعى الناقل من تحديد المسئولية ، بالإضافة إلى استفادة الناقلين المتعددين من هذا التحديد . فضلاً عن استفادة المقاول البحرى من تحديد المسئولية :

(اولا) صور المسئولية التى يشملها تحديد المسئولية

لما كانت مسئولية الناقل البحرى تنشأ عن الإخلال بالالتزامات التى يفرضها عليه عقد النقل البحرى ، فإن هذه المسئولية التى تتحدث عن تحديدها تعتبر مسئولية عقدية . بيد أنه من المتصور أن تتوافر إلى جانبها شروط المسئولية التقصيرية عندما يتوافر الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما بعيداً عن العقد ، وهنا يثار التساؤل عن سريان قاعدة تحديد مسئولية الناقل البحرى فى حالة المسئولية التقصيرية ، أيضاً ، إذا أراد الشاحن أو صاحب الحق فى البضاعة أو من يحل محل أى منهما تأسيس دعواه عليها .

لم يجد هذا التساؤل إجابة فى ظل معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، فى حين أجاب عليه بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لها (م٣) ، وكذا معاهدة هامبورج (م١/٧) وقانون التجارة البحرية (م ١/٢٣٣) وذلك بإجابة واحدة مفادها سريان التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى عن هلاك البضاعة أو تلفها فى ظل بروتوكول ١٩٦٨ ، أو عن هلاكها أو تلفها أو التأخير فى تسليمها فى ظل معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية سواء أقيمت الدعوى على أساس المسئولية العقدية أم على أساس المسئولية التقصيرية أم على أى أساس آخر .

والحكمة من شمول النصوص سالفة الذكر لكافة دعاوى المسئولية بما فيها المسئولية التقصيرية ، بالرغم من أنه لا محل لمساءلة الناقل البحري إلا على أساس المسئولية العقدية ومصدرها سند الشحن هى مراعاة جانب الناقل وحمايته من تحايل الشاحن الذى قد يقيم دعواه على أساس المسئولية التقصيرية لا العقدية قاصداً حرمان الناقل من تحديد المسئولية إذا تم قصر التحديد على المسئولية العقدية .

(ثانيا) الحالات التى لا يجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسئوليته :

هناك ثلاث حالات لايجوز فيها للناقل التمسك بتحديد مسئوليته وهى :

(الحالة الأولي) الغش أو الخطأ الجسيم :

لما كان التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى يأتى فى صالح الناقل ، فإنه من المنطقى ألا يفيد منه إلا إذا كان جديراً به ، وهو لا يكون جديراً به إلا إذا خلا فعله من تعمد إحداث الضرر ومن الإهمال الذريع الذى لا يغتفر.

ولم تتنبه اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ إلى هذا الجانب الأخلاقى فى تحديد المسئولية ، فجاء نص المادة (٥/٤) الذى يقرر تحديد المسئولية مطلقاً ، بل مؤكداً على وجوب التحديد « فى جميع الأحوال » . ولهذا فقد تساءل القضاء إزاء هذا الإطلاق : هل تجب مراعاة تحديد المسئولية ولو ارتكب الناقل أو تابعوه غشاً أو خطأ جسيماً ؟ ألا ينبغى أن يكون من شأن هذا الغش أو هذا الخطأ تحطيم حدود المسئولية وإطلاق التعويض ليغطى الضرر بأكمله ؟

وأجاب القضاء بقول واحد فى كل الدول فى حالة الغش ، كالسرقة وتعمد إهلاك البضائع أو إتلافها ، بأنه مانع من إستفادة الناقل من تحديد المسئولية على أساس أن الغش يفسد كل شيء . أما الخطأ الجسيم فقد أثار جدلاً واسعاً فى الدول المختلفة بين قضاء يعتبر الخطأ الجسيم كالغش يمنع الناقل من الإفادة من تحديد المسئولية ذلك أن الشارع يضع دائما هذا

الخطأ الجسيم في مرتبة الغش ويعاملهما سواء بسواء ، وقضاء لا يعتبر الخطأ الجسيم كالغش فى جميع الأحوال ، ومن ثم لا يعتبر الخطأ الجسيم مانعا من تحديد المسئولية ، ذلك أن نص المادة (٥/٤) المشار إليه يقضى بتحديد المسئولية « فى جميع الأحوال » ، وهذا التعميم الوارد فى هذه العبارة وإن كان الغش يخرج عنه حيث يفسد الغش مفعوله ، فإن الخطأ الجسيم يدخل فى عمومه [١].

وكان لابد لبروتوكول بروكسل ١٩٦٨ المعدل لاتفاقية بروكسل ١٩٢٤ أن يفعل شيئا لحل هذا الخلاف ، فاتجه إلي حرمان الناقل سيىء النية أو المغرق فى الإهمال من الإفادة من تحديد المسئولية ، ولكنه لم يستعمل لفظ « الغش » أو عبارة « الخطأ الجسيم » لأن لهذا اللفظ ولهذه العبارة مدلولات تختلف فى نظام قانونى عن آخر ، بل إن من الأنظمة القانونية ، كالنظام الأنجلوسكسونى ، مالا يعرف إصطلاح « الخطأ الجسيم»، وما يوحى به من تدرج مراتب الخطأ من جسيم إلى يسير إلى يسير جداً أو تافه .

وهكذا كان على البروتوكول أن يبحث عن صياغة تلتقى عندها مختلف الأنظمة القانونية ، فنص فى المادة (٢/هـ) على حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث . وهى فكرة السلوك الشائن «Willful misconduct» الإنجليزية بعنصريها العمد« intent » وعدم الاكتراث"rechkless disregard»، ويقابلها فى القانون الفرنسى فكرة الغش « dol» وفكرة الخطأ غير المغتفر

---

(١) راجع بالنسبة للقضاء المصرى نقض ١١ فبراير ١٩٦٠ ، مجموعة أحكام النقض ، س ١١، ص ١٢٦ ، ١٣٧ ، نقض ٩ نوفمبر ١٩٦١ ، المجموعة س ١٢ ، ص ٦٧٢ ، نقض ٢٢ يونيه ١٩٦١ ، المجموعة ، س ١٢ ، ص ٥٥٧ . وبالنسبة للقضاء الفرنسى راجع الأحكام القضائية المشار إليها فى د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٩٤ ، ص ١١٢ ، هامش (٢)، ص ١١٣ ، هامش (١) ، (٢) .

«faute inexcusable» التى أوجدها القضاء الفرنسى لتكون مقابلاً لفكرة عدم الاكتراث الانجليزية التى تتضمن ، فضلاً عن الخطأ الذى يتمثل فى عدم الاكتراث ، الوعى بأن ضرراً يمكن أن يحدث نتيجة لهذا الخطأ ، فهو إن صح التعبير ، الخطأ الواعى [١]

ثم انتقلت الفكرة فى صياغة تكاد تكون مماثلة إلى اتفاقية هامبورج حيث رددتها المادة (١/٨) بقولها : « لا يفيد الناقل من تحديد المسئولية المنصوص عليها فى المادة (٦) إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير فى التسليم حدث بفعل أو امتناع صدر منه بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن يحدث » .

وترد على هذا النص ملاحظتان[٢] :

(الأولى) أنه ألقى عبء الإثبات على المدعى الذى يريد حرمان الناقل من التمسك بتحديد المسئولية . فهذا المدعى هو المكلف بإثبات أن الفعل أو الامتناع صدر من الناقل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بأن ضرراً يمكن أن يحدث ، وهذا وذاك إثبات عسير يضعف من فاعليه الجزاء .

(والثانية) أن الناقل لا يحرم من الإفادة من تحديد المسئولية إلا بسبب فعل أو امتناع يصدر منه شخصياً ، أما ما يصدر من نائبه أو من أحد تابعيه من أفعال فلا يحول دون الناقل والتمسك بتحديد مسئوليته ولو بلغت هذه الأفعال مرتبة الغش كالسرقة أو الإتلاف أو عدم الإكتراث الواعى كقيام البحارة بالمناورات البحرية وهم فى حالة سكر بين ، أو وقوفهم مكتوفى الأيدى غير آبهين إزاء امتداد النيران إلى البضاعة مع إمكان إطفائها بمجهود قليل . ومن الواضح أن هذا الحل يكاد يعطل تطبيق النص، لأن الغش أو عدم الاكتراث الواعى لا يقع ، عادة ، من الناقل القابع فى

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٩٥ ص ١١٤.
(٢) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٩٦ ، ص ١١٥.

مكتبه فى مركز إدارة منشأة النقل ، وإنما يقع ، إذا وقع من الربان أو البحارة أو التابعين ، فهم الذين يسرقون ويتلفون ويسكرون ولا يكترثون. فإذا كان الجزاء الذى يقرره النص لا يشمل أفعال هؤلاء ، فهو جزاء نظرى لا خير فيه .

وهكذا فإن نصيب المادة (١/٨) من معاهدة هامبورج كان يمكن أن يكون أو يكاد يكون منعدماً فى التطبيق العملى لولا أن ذكرت الإتفاقية فى مواضع أخرى متفرقة أمثلة لأفعال تصدر من الناقل وتعتبر مما يدخل فى مدلول المادة (١/٨) ومن ثم تحرمه من ميزة تحديد المسئولية ، ومن أمثلتها

١- إذا تم النقل على سطح السفينة دون اتفاق مع الشاحن أو باتفاق معه غير مذكور فى سند الشحن حيث يستحق الشاحن تعويضاً كاملاً ، فى هذه الحالة ، إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن نقل البضائع على السطح (م ٤/٩) أما إذا تم النقل على السطح خلافاً لاتفاق صريح بين الناقل والشاحن يقضى بنقل البضاعة فى عنابر السفينة ، فإن الناقل يسقط حقه فى تحديد التعويض تلقائياً ودون أن يطالب الشاحن بإثبات وقوع الضرر نتيجة الشحن على السطح ، ذلك أن المعاهدة تفترض غش الناقل فى هذه الحالة كما ذكرنا بمجرد مخالفته للاتفاق المبرم بينه وبين الشاحن والذى يقضى صراحة بشحن البضاعة فى عنابر السفينة .

٢- إذا أصدر الناقل سند شحن نظيف خال من التحفظات مقابل تلقيه خطاب ضمان من الشاحن وذلك بقصد الإضرار بالغير كالمرسل إليه ، حيث يعاقب الناقل على سوء نيته بإسقاط حقه فى تحديد التعويض بشرط إثبات هذا القصد السيء كما ذكرنا .

٣- إذا أغفل الناقل تضمين سند الشحن بياناً يذكر فيه أن النقل خاضع لأحكام المعاهدة التى تبطل أى شرط يخالف أحكامها بما يضر بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه ، حيث يلتزم الناقل ، فى هذه الحالة ، بتعويض صاحب الحق فى البضاعة تعويضاً كاملاً عن الضرر الذى أصابه من جراء إغفال ذكر هذا البيان (م ٣/٢٣ ، ٤) .

٤ـ إذا أدرج الناقل فى سند الشحن شرطاً باطلاً طبقاً للمعاهدة كالشرط الذى يعفيه من المسئولية فى غير الأحوال المنصوص عليها فى المعاهدة ، حيث يلتزم الناقل ، فى هذه الحالة ، بتعويض صاحب الحق فى البضاعة تعويضا كاملاً عن الضرر الذى أصابه من جراء إدراج هذا الشرط (م ٤/٢٣) .

هذا ويتعين على الناقل فى الحالتين الأخيرتين ، بالإضافة إلى دفع تعويض كامل ، أن يدفع للمدعى تعويضاً عن المصاريف التى يتكبدها لدى ممارسته لحقه فى الحصول على التعويض بشرط أن تحدد تلك المصاريف طبقا لقانون الدولة التى بوشرت فيها الإجراءات (م٤/٢٣).

هذا وقد أحسن قانون التجارة البحرية حين تلافى النقد الموجه إلى معاهدة هامبورج فى الملاحظتين المشار إليهما ، وذلك عندما قرر فى المادة (٢/٢٤١) بأنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث .

وعلى هذا فإن هذا النص قد حرم الناقل من الإفادة من تحديد مسئوليته سواء صدر الفعل أو الامتناع منه شخصياً أو من نائبه أو من أحد تابعيه . كما أن الفقرة الثانية من نفس المادة لما رأت أن إثبات قصد إحداث الضرر من الصعوبة بمكان ، قررت تخفيف ذلك العبء بافتراض اتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر فى حالتين هما :

١ـ إذا أصدر الناقل سند الشحن خالياً من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية الذى يكون حاملاً شرعياً للسند.

٢ـ إذا قام الناقل بشحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة ، إذ يعد خرقاً عمدياً من الناقل لما التزم به .

(الحالة الثانية) الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للمسئولية .

يعتبر التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى حماية للشاحن وميزة للناقل . فهو حماية للشاحن على أساس أن المبالغ التى حددت بها مسئولية الناقل تعتبر بالنسبة له حدوداً دنيا لهذه المسئولية ، بحيث تبطل الاتفاقات التى يكون موضوعها تخفيض الحد الأقصى للمسئولية ، كما ذكرنا ، خشية أن يستغل الناقل مركزه القوى فيفرض مثل هذه الشروط المرهقة على الشاحن ذى المركز الضعيف فى العقد . وبالتالى فإن هذه الحماية لا يمكن للشاحن أن يتنازل عنها إلا حيث تنعدم الحكمة منها ، وذلك كالحالة التى أوردها قانون التجارة البحرية فى المادة (٢٣٦) ومؤداها صحة الاتفاق على كل شرط يكون من شأنه إعفاء الناقل من المسئولية أو التخفيف منها ، ومنها شرط تحديد المسئولية بأقل من الحد الأقصى المقرر قانوناً ، وذلك إذا تم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث كما ذكرنا .

وإذا كان التحديد القانونى للمسئولية حماية للشاحن ، فإنه على العكس يعد ميزة للناقل ، على أساس أن المبالغ التى حددت بها مسئوليته تعتبر بالنسبة له حدوداً قصوى للمسئولية . وبالتالى فله أن يستفيد منها أو أن يتركها.

ولهذا فقد أجازت معاهدة بروكسل (م ٤/ ٥ ، م٥/ ١) ومعاهدة هامبورج (م٦ / ٤ ، م٢٣/ ٢) وكذا قانون التجارة البحرية (م ٢٣٧) الاتفاقات التى يكون موضوعها تجاوز الحدود القصوى للتعويض وقررت نفس القاعدة ضمن قاعدة عامة مؤداها جواز الاتفاقات التي يكون موضوعها زيادة التزامات الناقل شريطة ذكرها في سند الشحن . وتقع مثل هذه الاتفاقات صحيحة ولو بلغت حدود المسئولية مبلغاً يغطى كل الضرر ، ومتى تم الإتفاق على زيادة الحدود القصوى للمسئولية ، فإنه لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد مسئوليته تنفيذاً منه لما التزم به .

(الحالة الثالثة) تقديم بيان من الشاحن بطبيعة البضاعة وقيمتها قبل الشحن:

قد يقدم الشاحن بياناً « déclaration » إلى الناقل قبل الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها وما يعلقه على المحافظة عليها من أهمية خاصة، ويدرج هذا البيان في سند الشحن . ومثال ذلك أن يذكر في البيان أن البضاعة عبارة عن سبيكة من الذهب قيمتها مائة ألف جنيه ، أو لوحة فنية لأحد مشاهير الرسامين قيمتها نصف مليون جنيه ، أو قطعة أثرية نادرة قيمتها مليون جنيه . ويقصد الشاحن بهذا البيان قبل كل شيء توجيه نظر الناقل إلى القيمة غير العادية للبضاعة ليبذل في حفظها عناية أكبر ، ويقبل الناقل هذا الالتزام مقابل زيادة في أجرة النقل .

وفي هذه الحالة يثار التساؤل عن أثر هذا الاتفاق بين الشاحن والناقل على حدود المسئولية ، وهل يتضمن ، فيما يتضمنه ، تجاوز هذه الحدود إذا هلكت البضاعة أو تلفت ؟

أجابت اتفاقية بروكسل على هذا التساؤل بالإيجاب وذلك بطريق الاستثناء من القاعدة العامة ، فتقول في المادة (٥/٤) بعد أن وضعت الحد الأقصى للتعويض " مالم يكن الشاحن قد بيّن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وذكر هذا البيان في سند الشحن " . وواضح أن ذكر البيان في سند الشحن هو شرط تجاوز الحدود القانونية للتعويض .

فإذا جاوز التعويض الحدود القانونية ، فإلى أي حد يمكن أن يبلغ ؟ . أجابت المعاهدة ، في نفس المادة ، بأن التعويض يمكن أن يزيد حتى يبلغ القيمة المذكورة في البيان للبضاعة المشحونة ، وذلك لأن البيان حجة على الناقل وقرينة على علمه بهذه القيمة وموافقته عليها ورضائه بزيادة مسئوليته لتغطيتها بأكملها . بيد أن القرينة بسيطة إذ يجوز للناقل تقويضها بإثبات أن القيمة الحقيقية للبضاعة أقل من القيمة التي ذكرها الشاحن في البيان ، وذلك بكافة طرق الإثبات . فإذا أثبت الناقل عدم صحة القيمة المذكورة في البيان ظل ملتزماً بالتعويض الذي يبلغ القيمة الحقيقية للبضاعة وإن كان متجاوزاً للحد الأقصى المقرر قانوناً .

وإذا كان الأمر كذلك بالنسبة لمعاهدة بروكسل ، فإن اتفاقية هامبورج قد أسقطت هذه المسألة من حسابها مقدرة أن القاعدة العامة التى تجيز الاتفاق على زيادة التزامات الناقل كافية لتغطيتها ، لأن قبول إدراج البيان الذى يقدمه الشاحن فى سند الشحن يحمل معنى الاتفاق على تجاوز الحدود القانونية للتعويض لتبلغ قيمة البضاعة المذكورة فى البيان أو قيمتها الحقيقية إذا أثبت الناقل عدم صحة القيمة الأولى [١].

وإذا كان حكم هذه الحالة مفهوم صراحة فى معاهدة بروكسل ، وضمناً فى معاهدة هامبورج ، فإن قانون التجارة البحرية قد نظم هذه المسألة صراحة فى المادة (٢٣٤) على نحو مماثل لتنظيمها فى معاهدة بروكسل .

ولاشك أن الحكمة من عدم تحديد مسئولية الناقل ، فى هذه الحالة ، هى أن الناقل يعلم قبل الشحن بالخطر الذى يقبله بالتزامه بنقل بضاعة يعلم طبيعتها وقيمتها ، وأن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول ، ومن ثم يستطيع الناقل التأمين على مسئوليته ، ونقل تكاليف التأمين إلى الشاحن فى صورة زيادة أجرة النقل عن الأجرة المعتادة[٢].

(ثالثاً) استفادة تابعى الناقل من تحديد المسئولية :

لما كان النقل البحرى من المجالات التى تحتاج إلى رءوس أموال ضخمة ، فإنه يندر ممارسته بواسطة مجهزين من الأفراد ، بل تمارسه ، فى معظم الحالات ، شركات كبرى تتخذ شكل شركات المساهمة . ونظراً لأن الشركة شخص معنوى فإنها تمارس نشاطها بواسطة تابعيها الذين لاتربطهم بالشاحن أو المرسل إليه أية علاقة تعاقدية .

ولما كان هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها ينشأ ، عادة،

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ٩٩ ، ص ١١٩ ، د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١١٧ ، ص ١٢٣.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٨١ ، ص ٣٨٥.

عن خطأ من تابعى الناقل ، فإن الشاحن أو المرسل إليه قد يعمد إلى إقامة الدعوي على التابع على أساس المسئولية التقصيرية ، وفى هذه الحالة سينهار التوازن بين المصالح الذى حرصت التشريعات البحرية على تحقيقه بين مصلحة الناقل من جهة ومصلحة الشاحن أو المرسل إليه من جهة أخرى ، حيث إن التابع لن يمكنه تحديد مسئوليته ، وبالتالى سيحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل فى النهاية بصفته متبوعاً ومسئولاً عن أعمال تابعه .

ولكى تتفادى التشريعات البحرية انهيار التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة الشاحن ، فقد قرر بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ (م ٢/٣) ، ومعاهدة هامبورج (م ٢/٧) وكذا قانون التجارة البحرية (م ٢٣٣ ، م ١/٢٣٥) أنه إذا أقيمت دعوي المسئولية على أحد تابعى الناقل أو وكلائه فإنه يجوز لهذا التابع أو الوكيل التمسك بأحكام الإعفاء من المسئولية وتحديدها المقررة قانونا ، وذلك شريطة أن يثبت التابع أن الخطأ الذى ارتكبه قد وقع منه حال تأديته لوظيفته أو بسببها .

فإذا قام الشاحن بالرجوع على كل من الناقل وتابعيه ، فى وقت واحد ، أى بالرجوع على الناقل بدعوى المسئولية العقدية ، وعلى التابعين بدعوى المسئولية التقصيرية ، فإنه وحرصاً على تجنب التحايل على أحكام تحديد المسئولية ، لايجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل وتابعيه عن الحد الأقصى المقرر قانوناً (م ٣/٣ من البروتوكول ، م ٣/٧ هامبورج ، م ٢/٢٣٥ بحرى) .

وأخيراً فإن تابع الناقل ، مثله فى ذلك مثل الناقل ، لايجوز له التمسك بتحديد مسئوليته إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل صدر عنه أو عن أحد من تابعيه بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن ضرراً يمكن أن يحدث (م ٤/٣ من البروتوكول ، م ٢/٨ هامبورج ، م ٣/٢٣٤ بحرى) .

(رابعاً) استفادة الناقلين المتعددين من تحديد المسئولية

ذكرنا أن الأصل أن يقوم الناقل بتنفيذ النقل بنفسه ، بيد أنه قد

يحدث، خلافاً لهذا الأصل أن يعهد الناقل الذى أبرم عقد النقل إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه ، وعندئذ نكون أمام تعدد للناقلين . وذكرنا ، أيضاً أن هذا التعدد يمكن تصوره ، فى حالتين : الحالة الأولى هى حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى ، والحالة الثانية هى حالة النقل المتتابع البحرى .

هذا وقد خلت معاهدة بروكسل ، حتى بعد تعديلها من تنظيم مسئولية الناقلين المتعددين وتحديدها ، ولكن لما كان النقل بواسطة ناقلين متعددين يحدث كثيرا فى العمل ، فإن معاهدة هامبورج تداركت هذا الوضع وقامت بتنظيم هذه المسئولية ، وتبعها فى ذلك قانون التجارة البحرية على نحو مماثل . وذلك على التفصيل الآتى :

١ - مسئولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى

ذكرنا أن الناقل الذى أبرم عقد النقل البحرى مع الشاحن قد يعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ كل عملية النقل أو جزء منها ، وعندئذ يسمى الناقل بالناقل المتعاقد لأنه هو الذى تعاقد مع الشاحن ، ويسمى الناقل الآخر الذى عهد إليه بالتنفيذ بالناقل الفعلى لأنه لم يتعاقد مع الشاحن .

وقد عرضت معاهدة هامبورج فى المادة (١٠) ، وكذا قانون التجارة البحرية فى المادة (٢٤٣) لهذا الوضع من حيث المسئولية وتحديدها .

(أ) المسئولية

عندما يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها إلى ناقل فعلى ، فإن الناقل المتعاقد يظل مسئولاً تجاه الشاحن عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها الذى يحدث أثناء تنفيذ عقد النقل بأكمله كما لو لم يكن هناك ناقل غيره سواء أكان الضرر ناشئا عن خطئه أو خطأ تابعيه أو خطأ الناقل الفعلى أو خطأ تابعى هذا الأخير . أما الناقل الفعلى فلا يسأل قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذى يقوم بتنفيذه . وتكون مسئولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى عن هذه الأضرار بالتضامن قبل الشاحن.

ويترتب على ذلك أن الشاحن يجوز له أن يقاضى الناقل المتعاقد وحده أياً كانت المرحلة التي وقع فيها الضرر دون أن يستطيع التنصل من المسئولية بإثبات أن الضرر وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسة الناقل الفعلى. كما يجوز له أن يقاضى ، فضلاً عن الناقل المتعاقد ، الناقل الفعلى شريطة أن يكون الضرر قد وقع أثناء وجود البضاعة فى حراسته [١]. وتسرى علي هذه المسئولية جميع الأحكام الواردة فى كل من المعاهدة والقانون .

(ب) تحديد المسئولية :

يمكن لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى التمسك بتحديد المسئولية المقررة قانوناً ، بيد أنه لايجوز أن يزيد مايحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى عن الحد الأقصى المنصوص عليه فى كل من معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية ، ولكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى الرجوع علي الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما .

هذا ويسقط حق الناقل المتعاقد فى التمسك بتحديد مسئوليته فى الحالات المقررة قانونا والتي أشرنا إليها منذ قليل ، وكذلك فى الأحوال التي يثبت فيها أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر عن الناقل الفعلى أو عن أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث ، وأساس ذلك أن الناقل المتعاقد يبقى ، كما ذكرنا ، مسئولاً قبل الشاحن أو صاحب الحق فى استلام البضاعة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل بأكلمها [٢].

٢ - المسئولية فى حالة النقل المتتابع البحرى

ذكرنا أن الناقل قد يتفق مع الشاحن على أن يتولى نقل البضاعة إلى نقطة معينة ، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثان لينقلها بدوره إلي نقطة لاحقه ،

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١١٢ ،ص ١٣٠.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٨٣ ، ص ٣٩٠.

ثم يسلمها هذا الناقل إلى ناقل ثالث ، وهكذا بالتتابع حتى تصل البضاعة إلى ميناء الوصول ، وذلك لعدم وجود خط ملاحى مباشر بين مينائى القيام والوصول . وأن النقل البحرى ، فى هذا الفرض ، يطلق عليه "النقل المتتابع البحرى" ، ويتم بموجب سند شحن واحد يسمى " سند الشحن المباشر " وهو سند نقل يتعهد فيه الناقل الأول بنقل البضاعة فى جزء من الرحلة بأدواته الخاصة ، ويعهد بتكملة الأجزاء اللاحقة إلى ناقل أو ناقلين آخرين حيث يتولى هذا الناقل الأول إبرام عقد النقل الثانى أو عقود النقل التالية إن تعددت ، وحينئذ يكون الناقل الأول ناقلاً فى عقد النقل الأول ، ووكيلاً بالعمولة بالنسبة للعقود التالية .

وقد عرضت معاهدة هامبورج فى المادة (١١) ، وكذا قانون التجارة البحرية فى المادة (م ٢٤٣) لهذا الوضع من حيث المسئولية وتحديدها.

(أ) المسئولية :

لما كان النقل المتتابع البحرى يقترب من النقل البحري بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى ، حيث يعد الناقل الأول بمثابة الناقل المتعاقد ، والناقل الثانى أو الثالث وهكذا بمثابة الناقل الفعلى ، فإنه تجرى عليهما نفس الأحكام حيث يكون الناقل الأول ، كالناقل المتعاقد ، مسئولاً عن النقل بأكمله ، وتقتصر مسئولية كل من الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير على الجزء الذى تولاه من النقل ، على أن يكون متضامنا فى هذه المسئولية مع الناقل الأول .

ولكن لما كان النقل البحرى بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى يفترق عن النقل المتتابع بسند شحن مباشر فى أن الناقل المتعاقد ، فى الصورة الأولى ، يعهد إلى الناقل الفعلى بتنفيذ النقل أو بتنفيذ جزء منه دون ترخيص من الشاحن بل ودون علمه أحيانا ، بينما لا يصدر الناقل الأول فى الصورة الثانية ، سند الشحن المباشر إلا بناء على اتفاق مع الشاحن ، فإنه يجوز للناقل الأول فى هذه الصورة الثانية ، وخلافاً للناقل المتعاقد فى الصورة الأولى ، أن يتخلص من مسئوليته تجاه الشاحن إذا أثبت أن الحادث الذى

نشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى تسليمها قد وقع أثناء وجودها فى حراسة ناقل لاحق له فى تنفيذ عملية النقل .

ولما كان من المحتمل فى حالة النقل الدولى أن يكون موطن الناقل اللاحق بعيداً عن الشاحن بحيث تستلزم مقاضاته أمام المحكمة المختصة وفقا لقواعد الاختصاص الدولى مشقة أو نفقات باهظة ، فقد حرصت معاهدة هامبورج فى المادة (١/١١) على رفع هذه المعاناة عن الشاحن ، فقضت بتعطيل فاعلية شرط عدم مسئولية الناقل الأول إذا اتضح أن الشاحن لا يستطيع مقاضاة الناقل اللاحق أمام إحدى المحاكم المختصة المنصوص عليها في المادة ٢١ من المعاهدة ، وفى هذه الحالة يجوز للشاحن توجيه الدعوى إلى الناقل المتعاقد ، وهو فى متناوله ، على أن يكون لهذا الناقل ، إذا دفع التعويض ، الرجوع على الناقل اللاحق أو تسوية الأمر لأن الغالب أن تكون بينهما معاملات متصلة [١].

(ب) تحديد المسئولية

وانطلاقاً من تشابه صورة النقل المتتابع البحري مع صورة النقل البحرى بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى ، فإن أحكام تحديد مسئولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلى الواردة فى كل من معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية تسرى على مسئولية الناقل الأول الذى أصدر سند الشحن المباشر ، وعلى مسئولية الناقلين اللاحقين له ، على أنه لايجوز أن يزيد مجموع مايحصل عليه طالب التعويض من الناقل الأول والناقلين اللاحقين على الحد الأقصى للتعويض المقرر فى كل من المعاهدة والقانون .

(خامسا) استفادة المقاول البحرى من تحديد المسئولية

لما كان المقاول البحرى يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة على السفينة أو تفريغها منها (م ١/١٤٨بحرى) ، وحيث إنه يسأل قبل من تعاقد معه سواء أكان الناقل أم الشاحن أم المرسل

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١١٣ ص ١٣٣.

إليه (م ١/١٤٩ بحرى) عن خطئه وخطأ تابعيه (م ١٥٠ بحرى) ، فإنه يشترك هكذا فى تنفيذ عقد النقل البحري مما يبرر سريان أحكام تحديد مسئولية الناقل المقررة قانوناً عليه (م ١٥١ بحرى) وذلك بالرغم من أنه ليس تابعاً للناقل .

وعلى هذا فإن المقاول البحري يفقد الحق فى تحديد مسئوليته لنفس الأسباب التي تسقط حق الناقل فى تحديد مسئوليته ، أى إذا نشأ الضرر الذى يسأل عنه المقاول البحرى عن فعل أو امتناع صدر منه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث [(١)].

المطلب السادس

دعوى المسئولية على الناقل البحرى

L'Action en responsabilité

تركت التشريعات البحرية الدولية منها كاتفاقيتى بروكسل وهامبورج ، والوطنية كقانون التجارة البحرية ، أحكام الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى لقانون المرافعات الواجب التطبيق ، واقتصرت على تنظيم بعض مسائل قليلة قدرت أن وضع أحكام بشأنها يساعد على استقرار المعاملات البحرية . وهى فى اتفاقية بروكسل الإخطارات والتقادم (م ٦/٣) ، وأضاف بروتوكول ١٩٦٨ إلى هذه المادة فقرة جديدة هى السادسة مكرر بشأن تقادم دعوى الرجوع ، وفى اتفاقية هامبورج وقانون التجارة البحرية الإخطارات (م ١٩ هامبورج ، م ٢٣٩ ، ٤/٢٤٠ بحرى) ، والتقادم (م ٢٠ هامبورج ، م ٢٤٤ بحرى) ، والاختصاص القضائى (م ٢١ هامبورج ، م ٢٤٥ بحرى) ، والتحكيم (م ٢٢ هامبورج ، م ٢٤٦ ، ٢٤٧ بحرى) .

(١) د. محمود سمير الشرقاوى ، السابق ، رقم ٣٨٥ ، ص ٣٩٢.

وعلى هذا فإننا نبحث فى دعوى المسئولية من خلال أربعة فروع على النحو الآتى :

الفرع الأول : الإخطارات .

الفرع الثانى : الاختصاص القضائى .

الفرع الثالث : التحكيم البحرى .

الفرع الرابع : التقادم .

الفرع الأول
الاخطـــــارات

Les protestationas

تقتضى مباشرة دعوى المسئولية على الناقل البحرى البدء بإثبات حصول الضرر ونسبته إليه ، ويتحقق ذلك عند وقوع الضرر أثناء وجود البضائع فى عهدته أو تحت حراسته وقبل تسليمها لصاحب الحق فيها ، وللتحقق من وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير قبل تسليمها لابد من التعجيل بإثبات الضرر لحظة التسليم أو فى أسرع وقت ممكن ، وذلك لأن إطالة الوقت بين التسليم والإبلاغ عن الضرر من شأنه صعوبة إثبات وقت حصول الضرر وتحديد مسئولية الناقل عنه من ناحية ، وصعوبة تخلص الناقل من المسئولية عن طريق إثباته القيام بواجباته وتسليمه البضاعة بحالة جيدة لصاحب الحق فيها من ناحية أخرى .

ولهذا فقد ألزمت اتفاقية بروكسل فى المادة (٣/٦) المرسل إليه بترجيه إخطار إلى الناقل بحدوث الهلاك أو التلف الحاصل للبضاعة وذلك قبل أو وقت تسليم البضاعة فى ميناء التفريغ إذا كان الهلاك أو التلف ظاهراً. أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار فى ظرف ثلاثة أيام من تسليم البضاعة .

ويقصد بتسليم البضاعة ، كميعاد قانونى لتقديم الإخطار ، التسليم

الفعلى أو المادى للمرسل إليه حتى يتمكن من الكشف عليها وفحصها والتحقق من طبيعة هلاكها أو تلفها . كما ذكرنا . ولما كان مناط حساب الميعاد القانونى لتقديم الإخطار هو تسليم البضاعة ، فإنه يترتب على ذلك عدم وجوب تقديم الإخطار في حالة الهلاك الكلى للبضاعة لأن التسليم غير متصور فى هذه الحالة .

والإخطار يجب أن يكون مكتوباً ، وليس لهذه الكتابة شكل خاص ، بيد أنه يشترط أن يكون واضحاً ومسبباً ومشتملاً على طبيعة الهلاك أو التلف حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر . ويجب أن يوجه الإخطار من المرسل إليه أو صاحب الحق فى استلام البضاعة إلي الناقل أو وكيله (الربان أو أمين السفينة) فى ميناء التفريغ لأن الأضرار لا تكتشف إلا عند التفريغ (١) .

فإذا تسلم المرسل إليه البضاعة دون أن يوجه الإخطار الكتابى إلى الناقل أو وكيله فى المواعيد المقررة ، فإنه لا يترتب على عدم حصول الإخطار سقوط دعوى المسئولية أو عدم قبولها ، وإنما كل مايترتب على عدم تقديم المرسل إليه لهذا الإخطار أن تقوم قرينة قانونية لمصلحة الناقل مؤداها أن المرسل إليه قد تسلم البضاعة بحالتها المبينة فى سند الشحن ، وهى قرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات . أما إذا وجه الإخطار إلى الناقل ، فإنه يترتب على ذلك قيام قرينة قانونية على أن الناقل لم يسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها فى سند الشحن ، ويجوز للناقل إثبات العكس .

ولا يلزم توجيه الإخطار للناقل إذا أجريت معاينة للبضاعة وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومستلم البضاعة ، وذلك لأن الناقل . فى هذه الحالة ، يكون على علم بوجود الهلاك أو التلف ومن ثم لا حاجة لهذا الإخطار ، ولتسهيل هذه المعاينة ، فإنه يجب على الناقل ومستلم

(١) د. مصطفى كمال طه ، السابق ، رقم ٤١٨ ، ص ٣٠٧.

البضائع فى حالة الهلاك أو التلف أن يتبادلا جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود .

ويلاحظ أن معاهدة بروكسل إذا كانت قد تناولت الإخطار فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها ، فإنها لم تتحدث عن الإخطار فى حالة التأخير فى تسليم البضاعة ، ذلك أن هذه المعاهدة ، كما ذكرنا ، لم تنظم حالة التأخير فى تسليم البضائع .

هذا وقد اعتنقت اتفاقية هامبورج نظام الإخطار المقرر فى اتفاقية بروكسل وذلك فى المادة (١٩) ، مع تعديل فى مواعيد تقديمه ، وإضافة وجوبه فى حالة التأخير فى تسليم البضاعة ، وكذا فى حالة النقل بواسطة ناقلين متعددين :

فبالنسبة لمواعيد تقديم الإخطار فقد جعلتها الاتفاقية خلال اليوم التالى لليوم الذى تم فيه تسليم البضائع للمرسل إليه إذا كان الإخطار عن الهلاك أو التلف الظاهر ، وخلال خمسة عشر يوماً التالية ليوم استلام المرسل إليه البضاعة إذا كان الإخطار عن الهلاك أو التلف غير الظاهر.

ولاشك أن هذه الإطالة لمواعيد تقديم الإخطارات فى معاهدة هامبورج تتناسب مع ضخامة حجم الشحنات المنقولة بحراً تبعاً لضخامة أحجام السفن الناقلة فى الوقت الحاضر ، وكذا مع الأساليب الحديثة فى تعبئة وشحن البضائع ، الأمر الذى لم يكن موجوداً وقت وضع معاهدة بروكسل حيث صغر حجم السفن ومن ثم ضآلة حجم الشحنات المنقولة ، وكذا حيث الأساليب البدائية فى تعبئة البضائع .

وأما عن حالة التأخير فى تسليم البضائع والتي أضافتها المعاهدة كصورة من صور الضرر الحادث للبضاعة ولصاحب الحق فيها ، كما ذكرنا ، فإن المعاهدة قررت ، بهذا الخصوص ، إلزام المرسل إليه بتوجيه إخطار كتابى للناقل بالتأخير خلال الستين يوماً المتتابعة التالية ليوم تسليم البضائع إليه ، كما غايرت الاتفاقية بين الجزاء المترتب على عدم توجيه الإخطار فى حالتى الهلاك أو التلف ، والمتمثل فى المركز السيئ للمرسل

إليه من حيث الإثبات ، كما رأينا . والجزاء المترتب على عدم توجيه الإخطار فى حالة التأخير فى تسليم البضائع . والذى جعلته الاتفاقية سقوط حق المرسل إليه فى المطالبة بأى تعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير ، أى إعفاء الناقل من كل مسئولية عن هذا التأخير ، فعدم الإخطار فى الميعاد المضروب يعد إذن ، دفعاً بعدم قبول دعوى المسئولية .

وعلى هذا فإن اتفاقية هامبورج إذا كانت قد قررت إلزام المرسل إليه بتقديم إخطار إلي الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضاعة لأول مرة ، فإنها قد شددت ، في نفس الوقت من الجزاء المترتب على التخلف عن تقديم الاخطار فى ميعاده . وربما يكمن سبب هذا التشدد فى تنظيمها لمسئولية الناقل عن التأخير لأول مرة ، ولهذا فالاتفاقية عندما قررت أن يكون الجزاء هو الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية ، فإن ذلك كان نوعاً من تحقيق التوازن بين الناقل الذى التزم لأول مرة التعويض عن الخسائر الناشئة عن التأخير فى التسليم ، ومصلحة صاحب الحق فى البضاعة الذى تقرر حقه فى هذا التعويض ، وذلك بإلزامه بمراعاة ميعاد الإخطار بدقة حتى لا يضيع حقه فى الحصول على التعويض الناشئ عن التأخير (١).

ولما كانت الاتفاقية تسرى على النقل بواسطة ناقلين متعددين ، فإنها أضافت أنه إذا قام ناقل فعلى بتسليم البضائع ، فإن الإخطار الذى يوجه إليه عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها يكون له نفس الأثر كما لو كان قد تم تقديمه إلى الناقل المتعاقد . والعكس صحيح إذ يكون لأى إخطار يوجه إلى الناقل المتعاقد نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلى .

ولاشك أن هذه التسوية فى تقديم الإخطار بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلى ، فضلاً عن اتفاقها مع المنطق ، فهى تحقق قدراً كبيراً من المرونة واليسر بالنسبة للمرسل إليه ، حيث تمكنه من توجيه الإخطار إلى من يستلم منه البضائع كالناقل الفعلى ولو لم يكن هو الناقل المتعاقد ، وذلك دون

---

(١) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١٧٨ ، ص ١٧٢.

حاجة للبحث عن الناقل المتعاقد لتوجيه الإخطار إليه . ونفس الوضع فى حالة توجيه الإخطار للناقل المتعاقد دون الناقل الفعلى طالما أن أثر الإخطار فى الحالتين واحد (١).

هذا وقد سار قانون التجارة البحرية فى المادتين (٢٣٩ ، ٤/٢٤٠) الأحكام الواردة فى معاهدة هامبورج فيما يتعلق بالإخطارات الواجب تقديمها إلى الناقل فى حالة الهلاك أو التلف أو التأخير ، وذلك مع تعديل طفيف فى المدة المقررة لعمل الإخطار فى حالة هلاك البضائع أو تلفها الظاهر ، حيث جعلها القانون يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضائع بدلاً من يوم واحد فى اتفاقية هامبورج هو يوم العمل التالى للتسليم .

ولاشك أن القانون المصرى يتميز فى هذا الشأن عن اتفاقية هامبورج لأنه يعطى حماية أوسع للشاحنين أو المرسل إليهم ، حيث تتاح لهم فرصة أكبر وفسحه من الوقت لفحص البضاعة وتحديد الهالك منها أو التالف لإخطار الناقل به ، وبصفة خاصة عندما تكون البضاعة المنقولة والمسلمة من كميات كبيرة ، ويستغرق تحديد التالف منها بعض الوقت حتى ولو تعلق الأمر بالتلف الظاهر (٢).

الإخطار الموجه إلى الشاحن

لم تستلزم اتفاقية بروكسل ولا قانون التجارة البحرية ، عمل إخطار سابق في حالة دعوى المسئولية التي يوجهها الناقل إلى الشاحن بسبب مايصدر عن هذا الأخير أو عن تابعيه من أخطاء يترتب عليها ضرر للناقل . ولم يكن مشروع اتفاقية هامبورج ، بدوره ، يشتمل على نص يتطلب عمل مثل هذا الإخطار . بيد أن المسألة لما أثيرت فى المؤتمر الدبلوماسى المنعقد لمناقشة مشروع الاتفاقية ، رأت بعض الدول الشاحنة أن التوزان بين المصالح المتعارضة فى النقل يقتضى إخطار الشاحن بما لحق بالناقل من ضرر قياساً على الإخطارات التي تستلزم الاتفاقية توجيهها للناقل ،

---

(١) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١٨٠ ، ص ١٧٣.

(٢) د. جلال وفاء محمدين ، السابق ، ص ٧٦.

وتمت الموافقة بالفعل على هذا الاقتراح بأغلبية ضئيلة ، وأضيفت إلى المادة ١٩ فقرة جديدة هى الفقرة السابعة (١).

وتقضى هذه الفقرة بإلزام الناقل (متعاقداً كان أو فعلياً) بتوجيه إخطار كتابى إلى الشاحن مبيناً طبيعة الضرر الذى حدث ، وذلك فى ميعاد لا يجاوز تسعين يوماً متصلة تحسب ابتداء من يوم حدوث الضرر أو من يوم تسليم البضاعة أيهما أبعد .

وفى الواقع يعد إلزام الناقل بعمل إخطار للشاحن عما لحقه من خسارة أو ضرر إضافة مفيدة من اتفاقية هامبورج استهدفت من ورائها مصلحة الشاحن بإقامة قرينة لصالحة مقتضاها أنه إذا لم يخطر الناقل ، متعاقداً كان أو فعلياً ، الشاحن بأن هناك هلاك أو تلف لحق البضائع من جراء خطأ هذا الأخير فى المواعيد المقررة ، فهذا يعنى أن الناقل لا يستطيع ، حينئذ ، أن يدعى أن ما لحق البضائع من هلاك أو تلف يرجع إلى خطأ أو إهمال الشاحن أو أحد تابعيه أو وكلائه . بيد أنها قرينة بسيطة يمكن تقويضها بالدليل العكسى من قبل الناقل (٢).

الفرع الثانى
الاختصاص القضائى

لم تنظم اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ حتى بعد تعديلها مسألة تحديد الاختصاص بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع (٣)، مما أدى إلى انتشار ظاهرة إدراج الناقلين لشروط الاختصاص القضائى في سندات الشحن ، وذلك بعقد هذا الاختصاص للقضاء الوطنى فى الدول التي ينتمون

---

(١) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم ١٥٦ ص ١٧٠.

(٢) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١٨١ ، ص ١٧٤.

(٣) J. D. Ray , L'Arbitrage maritime et les régels de Hambourg , D.M. F. 1981 , p. 645.

إليها استغلالاً لقوتهم الاقتصادية فى مواجهة الشاحنين أصحاب المركز الاقتصادى الضعيف (١).

ولما كان التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين هدفاً مرجواً من معاهدة هامبورج ، فقد نظمت هذه الاتفاقية مسألة الاختصاص القضائي فى المادة (٢١) بأحكام آمرة لايجوز مخالفتها .

فوضعت الفقرة الأولى من هذه المادة أمام المدعى عدة خيارات ليختار من بينها المحكمة التي يود رفع الدعوي أمامها ، وذلك حسب قواعد الاختصاص النوعى والمحلى الواردة فى قانون الدولة التي تقع فيها هذه المحكمة التي يقع فى دائرتها أحد الأماكن أو الموانى الآتية :

١ - المقر الرئيسى لعمل المدعى عليه ، فإن لم يكن له مقر عمل فالمكان المعتاد لإقامته .

٢ - محل إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مقر أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريقها .

٣ - ميناء الشحن .

٤ - ميناء التفريغ .

٥ - أي مكان غير ذلك يعين لهذا الغرض فى عقد النقل البحرى .

كما أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة خياراً آخر إلي خيارات المدعى السابقة مؤداه جواز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء يقع فى دولة متعاقدة يكون قد وقع فيه الحجز على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك (السفينة الشقيقة sister-ship) ، وذلك طبقا للقواعد القانونية المطبقة فى تلك الدولة والقانون الدولى . على أنه ينبغى على المدعى ، في هذه الحالة ، أن يقوم ، بناء على طلب المدعى عليه ، بنقل الدعوى حسب اختيار هذا الأخير إلى إحدى المحاكم المشار إليها فى

---

(١) J. Lopuski, Contrats maritimes internationaux et le problème de la liberté contractuelle , D. M. F. 1983 . p. 342.

الفقرة السابقة لكى تفصل فى الدعوى ، ولكن يتعين ، قبل إجراء هذا النقل، أن يقدم المدعى عليه ضماناً كافياً للوفاء بالمبالغ التي ستحكم بها للمدعى فى وقت لاحق . وتختص المحكمة القائمة فى مكان الحجز بجميع المسائل المتعلقة بكفاية الضمان أو عدم كفايته .

وإذا كانت المعاهدة قد أباحت للمدعى خيارات متعددة ، على هذا النحو ، فإنها قررت فى الفقرة الثالثة من نفس المادة عدم جواز مباشرة الدعوى أمام أية محكمة أخرى غير التي ورد ذكرها فى الفقرتين السابقتين . وبالتالى بطلان كل اتفاق على اختصاص محكمة أخرى انطلاقاً من إبطال المعاهدة لكل شرط يخالف أحكامها ، ولكن لايحول هذا الحظر دون اختصاص محاكم الدول المتعاقدة باتخاذ الإجراءات الوقتية أو التحفظية ولو لم تكن مختصة بنظر الدعوى .

كما حظرت المعاهدة فى الفقرة الرابعة من نفس المادة ، تعدد دعاوى المسئولية . حيث قررت أنه فى حالة رفع دعوى أمام محكمة مختصة أو فى حالة صدور حكم من هذه المحكمة ، فإنه لايجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الأطراف واستنادا إلى نفس الأسباب ، إلا إذا تعذر تنفيذ الحكم الصادر من المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى فى البلد الذي تقام فيه الدعوي الجديدة .

ولا تعتبر دعوي جديدة الإجراءات التي يتم اتخاذها لتنفيذ الحكم وفقاً لقانون دولة التنفيذ حتى لو اقتضى هذا التنفيذ رفع دعوى قضائية . كما لا تعتبر دعوي جديدة إحالة الدعوى من محكمة إلى محكمة أخرى فى نفس الدولة أو فى دولة أخرى بناء على طلب المدعي عليه فى حالة رفع الدعوي أمام محاكم الدولة التي وقع فيها الحجز على السفينة .

ولما كان الهدف من إعطاء المدعى الخيارات المشار إليها مقرراً لمصلحته انطلاقاً من حرص المعاهدة على حمايته كطرف ضعيف فى عقد النقل البحرى ، ولما كان المدعى ، الذى هو الشاحن غالباً ، يحتاج إلى هذه الحماية قبل نشوء النزاع حيث تحوم شبهة الإذعان حول عقد النقل فى هذا

الوقت ، فإن المعاهدة قد أجازت في الفقرة الخامسة من نفس المادة أي اتفاق يتم بين الناقل والشاحن ، بعد نشوء النزاع ، يكون من شأنه حرمان المدعى من حقه في الاختيار أو تقييد هذا الحق ، حيث تنتفي حكمة حمايته في ذلك الوقت الذي يتخلص فيه من سيطرة الناقل .

وهكذا فقد أتى تنظيم قواعد الاختصاص القضائي في معاهدة هامبورج في مصلحة الشاحنين حيث يحميهم من شروط الاختصاص القضائي التي يدرجها الناقلون في سندات الشحن مستغلين في ذلك مركزهم الاقتصادي القوي للإضرار بالشاحنين بإقامة الدعاوى أمام محاكم بعيدة عنهم من حيث المكان ومن حيث النظام القضائي المطبق . الأمر الذي يشكل أحد عناصر تحقيق التوازن المنشود بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين .

هذا وقد نظم قانون التجارة البحرية مسألة الاختصاص القضائي في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري في المادة (٢٤٥) مقتديا في ذلك باتفاقية هامبورج ، مقرراً أن ، " ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ويجوز أيضاً بحسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذي حجز فيه على السفينة ، ويقع باطلاً كل إتفاق سابق على قيام النزاع يقضي بسلب المدعى الحق في هذا الاختيار أو تقييده " .

وعلى هذا فإنه يكون للمدعى في دعوى المسئولية الخيار بين إحدى المحاكم الاتية :

(١) المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية :

وهي في حالة كون الناقل مصرياً ، محكمة موطن المدعى عليه ، أو المحكمة التي عقد النقل ونفذ كله أو بعضه في دائرتها ، أو المحكمة التي يجب تنفيذ العقد في دائرتها (م ٥٥ مرافعات) . وذلك نظراً لتجارية عقد النقل البحري غالباً ، بالنسبة لطرفيه ، ومن ثم لتجارية دعوى المسئولية الناشئة عن عدم تنفيذه .

أما إذا كان الناقل أجنبياً فإن المادة (٣٠ مرافعات) تجيز رفع الدعوى أمام المحاكم المصرية إذا كان لهذا الناقل موطن مختار فى مصر بأن تكون شركة أجنبية لها فرع فى مصر وتعلق الأمر بعمليات تدخل فى اختصاص هذا الفرع ، أو إذا كان عقد النقل قد أبرم فى مصر ، أو إذا كان العقد قد نفذ فى مصر بأن كانت البضائع مرسلة إليها ، أو كان العقد مشروطاً تنفيذه في مصر .

(٢) المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون التجارة البحرية :

وعلاوة على الاختصاص وفقاً للقواعد العامة ، أعطى المشرع البحرى للمدعى الحق فى الخيار عند رفع دعواه بين إحدى المحاكم الآتية :

(أ) المحكمة التي يقع فى دائرتها ميناء الشحن .

(ب) المحكمة التي يقع فى دائرتها ميناء التفريغ .

(جـ) المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الحجز على السفينة .

وقد قصد المشرع المصرى ، بدوره ، من إعطاء المدعى هذه الخيارات المتعددة مراعاة جانب صاحب الحق فى البضاعة ، سواء أكان الشاحن أم المرسل إليه أم الحامل الشرعى لسند الشحن ، فى مواجهة الناقل . وذلك بالتيسير على صاحب الحق فى البضاعة ، بوصفه المدعى فى غالب الأحوال، وحمايته من شبهة الإذعان التي تحوم حول عقد النقل البحرى خوفاً من فرض الناقل صاحب المركز الأقوى اقتصادياً لسيطرته وشروطه من خلال فرضه لمحكمة معينة يختارها لرفع دعوى المسئولية والاتفاق على ذلك فى سند الشحن مع الشاحن الذى لن يكون أمامه سوى القبول . ولذا فقد أبطل المشرع كل اتفاق سابق على قيام النزاع يكون من شأنه سلب المدعى حقه فى الاختيار بين المحاكم التي حددها القانون أو تقييد هذا الحق .

وعلى هذا ، وبمفهوم المخالفة ، فإنه يجوز لطرفى عقد النقل الاتفاق بعد نشوء النزاع على اختصاص محكمة أخرى ، وذلك لانتفاء شبهة الإذعان، فى هذه الحالة ، حيث لا ضغط لأحد المتعاقدين على الأخر ، وحيث يجوز للمدعى النزول بإرادته واختياره عن حقه فى الاختيار أو قبول هذا الاختيار .

وجدير بالذكر أن المشرع المصرى في سبيل التيسير على المدعى قد اعتبر أمين السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التي تقام منه أو عليه فى مصر ، كما اعتبر موطن وكيل السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية (م ١٤٤ بحرى).

الفرع الثالث

التحكيم البحرى (١)

L'Arbitrage maritime

جاءت معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، حتى بعد تعديلها ، خلواً من الاعتراف بالتحكيم البحرى أو تنظيمه (٢) تاركة الأمر للقوانين الوطنية فى الدول المختلفة التي تسرى على التحكيم التجارى الدولى بصفة عامة دون الأخذ فى الاعتبار خصوصيات التحكيم البحرى (٣)، وذلك فى اطار من حرية الأطراف التي استغلها الناقلون فى الدول البحرية الكبرى لصالحهم عن طريق وضع عقود بحرية نموذجية تقضى بين بنودها بحل المنازعات الناشئة عنها بطريق التحكيم فى بلادهم مع مايترتب على اختيار مكان التحكيم من تأثير على اختيار القانون الواجب التطبيق وعلى جميع مراحل العملية التحكيمية، مما ترتب عليه فى النهاية ميل الدفة ناحية الناقلين وتركيز التحكيمات البحرية فى بعض الأقطار البحرية الكبرى كانجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا ، وغياب المشاركة الفعالة ، فى هذا المجال ، عن كافة الدول الأخرى (٤).

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن التحكيم البحرى رسالتنا للدكتوراه بعنوان " التحكيم فى المنازعات البحرية دراسة مقارنة للتحكيم البحري فى لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ " كلية الحقوق - جامعة المنوفية ١٩٩٥ ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٧ .

(٢) W. Tetley , Arbitration clauses in Ocean Bills of Lading , Y B. Mar. L, 1985 , p. 55.

(٣) R. J. Merlin , L' Arbitrage maritime , études offértes à René Rodière , 1982 , p. 405

(٤) J. Lopuski , op. cit, p. 340.

ولذلك فإن الفضل الكبير يرجع لمعاهدة هامبورج ١٩٧٨ فى تنظيمها لبعض مسائل التحكيم البحرى فى المادة (٢٢) لتكون بذلك أول نص دولى متخصص فى التحكيم البحري يعترف به كنظام قانونى له مزاياه الكبيرة لحل المنازعات البحرية ، وينظم بعض قواعده بأحكام آمرة وهى المتعلقة باتفاق التحكيم ومكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على الموضوع . وتبعه في ذلك قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في المادتين (٢٤٦ ، ٢٤٧) وذلك بأحكام متشابهة تتعلق بمكان التحكيم ، والقانون الواجب التطبيق على الموضوع . وهو مانفصله بعد أن نبين ماهية التحكيم البحرى ومزاياه للتجارة البحرية وخصائصه .

(اولاً) ماهية *التحكيم البحرى*:

التحكيم البحرى نظام قانونى لحل المنازعات البحرية بعيداً عن القضاء الوطنى ، حيث يتفق أطراف العلاقات البحرية على أن يعهدوا بالمنازعات الحالة أو المسقبلة الناشئة أو التى ستنشأ عن هذه العلاقات إلى محكمين خصوصيين من اختيارهم من المشهود لهم بالكفاءة والخبرة فى المجال البحرى ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية ملزمة .

وتجرى النسبة الغالبة من التحكيمات البحرية بخصوص المنازعات المتعلقة بالنقل البحرى حيث تمثل هذه النسبة مايقرب من ثمانين بالمائة من مجموع المنازعات البحرية المعروضة على التحكيم البحرى عموماً. أما النسبة الباقية من التحكيمات البحرية فتتم بخصوص المنازعات المتعلقة بالعلاقات البحرية الأخرى كالمنازعات الناشئة فى مجال بناء السفن وإصلاحها ، والمنازعات الناشئة عن العلاقات الواردة على السفن كبيع السفن وشرائها ، والمنازعات الناشئة عن عقود التأمين البحرى ، والمنازعات الخاصة بالتصادم البحرى ، والمنازعات المتعلقة بالمساعدة البحرية والإنقاذ ، وكذا منازعات تسوية الخسارات البحرية المشتركة . وبصفة عامة كافة المنازعات الناشئة عن التعاملات البحرية التي تتم بين الأشخاص الخاصة أو بينها وبين الأشخاص المعنوية العامة .

(ثانيا) مزايا التحكيم البحرى

ساعد على ازدهار التحكيم البحرى ورواجه فى أسواق التجارة البحرية كنظام قانونى لحل منازعاتها ، وتفضيله على القضاء الوطنى فى الدول المختلفة فى وقتنا الحاضر مايحققه لأطراف العلاقات البحرية من مزايا نذكر منها :

(أ) حل المنازعات البحرية حلاً عادلاً ينبع من واقع المجال المهنى المتخصص وهو مجال التجارة البحرية ، حيث يتميز هذا المجال بالإفراط فى الخصوصية والتعقيد ، وذلك من حيث خصوصية الأنشطة البحرية والظروف التي تتم ممارستها فيها ، والأخطار الكبرى التي تتهددها ، وعاداتها وأعرافها القديمة والحديثة ، ومن حيث تعقيد المنازعات الناشئة عنها واشتمالها على معطيات قانونية وفنية وتجارية معقدة تخرج عن نطاق تخصص القاضى الوطنى فى الدول المختلفة لتدخل فى تخصص المحكمين المتخصصين فى هذا النوع من النشاط المهنى إذ المحكمين أشخاص مارسوا الأنشطة البحرية المختلفة أو مازالوا يمارسونها فهم عادة من مجهزى السفن وبنائيها . ومالكيها ومستأجريها والشاحنين عليها والمؤمنين على تجارتها ، ووكلاء هؤلاء وأولئك الذين أكسبتهم ممارستهم لهذه الأنشطة البحرية المختلفة الخبرة بقواعدها وظروفها ، والإلمام بعاداتها وأعرافها ، ومن ثم مكنتهم من العلم ببواطن أمورها ، والقدرة على الفصل العادل فى منازعاتها (١).

(ب) حل المنازعات البحرية حلاً سريعاً لا يتوفر للمتقاضين أمام المحاكم القضائية التي تكتظ جداول جلساتها بأعداد كبيرة من القضايا التي قد يتأخر الفصل فيها إلى سنوات مع مايترتب على هذا التأخير من فقدان الكثير من الأموال . وهذه السرعة التي يكفلها التحكيم البحرى تكمن ،

---

(١) R. P. Bishop , the role of Commercial people as opposed to Lawyers as Arbtrators in Martime Arbitration, the VII th I. C. M. A. , Casablanca , 1985 , p. 56.

فضلاً عن تخصص المحكم البحرى ومهارته ، فى مرونة الإجراءات التحكيمية التي تتم غالبا فى صورة تحكيم بحرى على درجة واحدة بناء على الوثائق والمستندات فقط دون عقد جلسات مرافعة شفوية ، أو بعقد جلسات شفوية قليلة العدد لا يتقيد المحكمون فى تسبيرها بالإجراءات القضائية الطويلة والمعقدة المعمول بها أمام المحاكم القضائية فى الدول المختلفة ، بل يتمتع المحكمون فى تسبيرها بحرية كبيرة ، فى إطار من اتفاق الأطراف، تكفل لهم مرونة وسهولة هذا التسبير مما يؤدى إلى الفصل السريع فى المنازعات [١].

(جـ) حل المنازعات البحرية حلاً سرياً لا توفره للمتقاضين المحاكم القضائية حيث يرغب أطراف العلاقات البحرية فى هذه السرية سواء من حيث سرية الإجراءات أو من حيث سرية الحكم الصادر عنها ، حيث يرغبون فى أن تتم الإجراءات بأقل قدر ممكن من العلانية ، وبأكبر قدر ممكن من السرية ، وفى أن يتم حصر المشاركة فى هذه الإجراءات وقصرها عليهم وعلى مستشاريهم فقط ، وحيث يرغبون كذلك فى سرية الحكم المنتظر إصداره ، وعدم نشره للكافة حفاظاً على سرية معاملاتهم ، وعلى عدم الكشف عن رءوس أموالهم ، وحرصاً على استمرار روح الود والتعاون التجارى بينهم وبين باقى العاملين فى المجال البحرى ، وهذا كله يحققه لهم التحكيم البحرى[٢].

(د) دولية النشاط البحرى نظراً لاختلاف جنسية الناقل عن جنسية الشاحن عن جنسية السفينة فى غالب الأحوال ، فضلاً عن ارتباط الأنشطة البحرية بانتقال الأموال والبضائع من دولة إلى أخرى هذه الدولية جعلت الناقل يجهل الأحكام القانونية الواردة فى قانون الشاحن أو لا يثق بها ، وجعلت الشاحن يجهل الأحكام القانونية الواردة فى قانون الناقل أو يخشى تطبيقها

---

(١) D. Davis , London Maritime Arbitration , the 10 th Inter. Mar. L. sem , 14-16 April 1993 , the Hampshire, London , p. 13-15.

(٢) R. J. Merlin, op. cit., 1982 , p. 401.

خوفاً من هيمنته الاقتصادية ، وجعلت كلاهما يجهل الأحكام القانونية الواردة في قانون دولة أخرى ، وبالتالى لايريدون تطبيقها ، وجعلت المحكم البحرى يقع في مثالب منهج التنازع المقرر فى القانون الدولى الخاص بمصاعبه وتعقيداته ، الأمر الذى دعا الأطراف إلى اللجوء للتحكيم حيث يتمتع المحكم البحري بحرية كاملة ، فى إطار من اتفاق للأطراف ، فى اختيار القانون الواجب التطبيق علي التحكيم إذ المحكم البحري لا يملك قانون اختصاص" Lex Fori "يلتزم به كالقاضى الوطنى فى هذه الدولة أو تلك (١). وبالتالى يتمتع المحكم البحرى ، عند عدم اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق على التحكيم ، باختيار القانون الذى يراه مناسباً للتطبيق على النزاع . وقد يكون هذا القانون الذى يختاره قانوناً غير وطنى يستمده المحكم من المعاهدات البحرية الدولية أو من شروط العقود البحرية النموذجية ، أو من العادات والأعراف البحرية . أو من السوابق التحكيمية البحرية ، وذلك بعيداً عن هذا القانون الوطنى أو ذاك مما يوفر الكثير من الوقت والجهد والمال .

(هـ) ازدياد تدخل الدولة وأشخاصها المعنوية العامة فى ممارسة الأنشطة البحرية ، بوصفها من أهم الأنشطة الاقتصادية ، حيث لم تعد الدولة، فى هذا العصر ، الدولة الحارسة أو الدولة القاضية فقط ، بل أصبحت الدولة المجهزة والدولة الناقلة والدولة الشاحنة إلي غيرها من الأنشطة البحرية التي تمارسها الدولة وأشخاصها المعنوية العامة على غرار الأشخاص الخاصة . ومع ازدياد هذا التدخل من الدولة فى مجال المعاملات البحرية ، وحرصاً من الدولة على عدم الوقوف أمام القضاء الوطنى فى دولة أخرى بصدد حل المنازعات التي تثور عن هذه العلاقات نظراً لاعتبارات سياسية أو سيادية ، فقد وجدت الدولة وأشخاصها المعنوية العامة فى التحكيم البحرى مهرباً من القضاء الوطنى فى الدول الأخرى ، وملجأ لحل المنازعات البحرية

---

(١) Ph. Fouchard, L'Arbitrage Commercial international , Thèse, Dijon 1963 , Dalloz , p. 360.

الناشئة عن العلاقات البحرية التي تكون طرفاً فيها ، إذ المحكم لايصدر قضاءه باسم الدولة التي ينعقد على إقليمها التحكيم ، ولكنه يضطلع بمهمة الفصل فى النزاع بناء على السلطة المخولة له من قبل أطراف الاتفاق التحكيمى [١].

(و) رغبة أطراف العلاقات البحرية فى تنفيذ الأحكام التحكيمية التي تصدر فاصلة فى منازعاتهم بسهولة ويسر لا يتوفران بالنسبة لتنفيذ الأحكام القضائية الأجنبية نظراً للاهتمام الدولى بالتحكيم وإبرام المعاهدات التحكيمية الدولية الثنائية والجماعية التي تلزم الدول باحترام اتفاقات التحكيم الدولى ، وبالاعتراف بالأحكام التحكيمية الصادرة عنها وتنفيذها . وعلى رأس هذه الاتفاقيات الجماعية اتفاقية نيويورك ١٩٥٨ بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكمين الأجنبية التي وصل عدد الدول الموقعة عليها حتى الآن مايزيد على مائة دولة [٢].

(ثالثا) خصائص التحكيم البحرى

يتميز التحكيم البحري بالخصائص الاتية :

(أ) التحكيم البحرى فرع من فروع التحكيم التجارى بصفة عامة[٣] يتميز بنوع النشاط الذى يتولى حل منازعاته وكونه نشاطاً بحرياً تعاقدياً ، كعقود النقل البحرى ، وعقود بناء السفن ، وعقود التأمين البحرى ، أو غير تعاقدى ، كالمساعدة البحرية والإنقاذ ، والتصادم البحرى . والخسارات البحرية المشتركة ، وذلك فى إطار العلاقات الناشئة بين الأشخاص الخاصة أو بينها وبين الأشخاص المعنوية العامة .

---

(١) M. Domke , the enforcement of maritime Arbitration Agreements with foreign Governments , J. Mar. L & Com , Vol 2, April 1971 , p. 617.

(٢) W.Tetley , op. cit., p. 33.

(٣) راجع بشأن تجارية التحكيم البحرى ، رسالتنا للدكتوراه سالف الإشارة إليها ص ٦٥ - ٩٣.

(ب) التحكيم البحرى تحكيم دولى غالباً [١] حيث يتم النقل البحرى لمسافات متباعدة إذ النقل البحري هو وسيلة انتقال الأموال والبضائع عبر حدود أكثر من دولة . وحتى فى إطار النسبة القليلة التي يكون فيها النقل البحري داخلياً فإن قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية سنة ١٩٩٤ قد أعطى الأطراف سلطة إضفاء الصفة الدولية على التحكيم فى منازعات النقل البحري الداخلى ، وذلك فى حالات أربعة هى :

(الحالة الأولي) إذا وقع مكان إجراء التحكيم المحدد فى اتفاق التحكيم أو بموجبه خارج الدولة الموجود بها المركز الرئيسى لأعمال كل من طرفى التحكيم (م ٣/ رابعاً /١) .

(الحالة الثانية) إذا اتفق طرفا التحكيم على اللجوء إلى منظمة تحكيم دائمة فى مصر أو فى الخارج لتتولى الفصل فى نزاعهم (م٣ / ثانياً).

(الحالة الثالثة) إذا كان المركز الرئيسى لأعمال كل من طرفى التحكيم يقع وقت إبرام اتفاق التحكيم فى دولتين مختلفتين . فإذا لم يكن لإحدهما مركز أعمال فالعبرة بمحل إقامته المعتاد . فإذا كان له أكثر من مركز أعمال فالعبرة بالمركز الأكثر ارتباطاً بموضوع اتفاق التحكيم (م٣/ أولاً).

(الحالة الرابعة) إذا وقع خارج الدولة التي بها المركز الرئيسى لأعمال كل من طرفى التحكيم مكان تنفيذ جانب جوهرى من الالتزامات الناشئة عن العلاقة البحرية ، أو المكان الأكثر ارتباطاً بموضوع النزاع (م٣/رابعاً/ ب، جـ) .

---

(١) راجع بشأن دولية التحكيم البحرى ، رسالتنا للدكتوراه ، سالف الإشارة إليها ص ٣٣ - ٦٤.

(جـ) التحكيم البحرى تحكيم خاص [١] غالباً ونظامى[٢] أحياناً ، حيث تجرى معظم التحكيمات البحرية فى لندن أمام محكمى جمعية المحكمين البحريين بلندن "The London Maritime Arbitrators Association " وفقاً للائحة تحكيمها ، كما تتم نسبة كبيرة من التحكيمات البحرية فى نيويورك أمام محكمي جمعية المحكمين البحريين بنيويورك " Society of Maritime Arbitrators , Inc " وفقاً للائحة تحكيمها ، وكلتا الجمعيتين من مراكز التحكيم البحرى الخاص التي تضع قائمة محكميها ولائحة تحكيمها فى خدمة التجار البحريين دون مقابل، ودون أى تدخل منها فى تنظيم وإدارة العملية التحكيمية . فى حين تتم النسبة الأقل من التحكيمات البحرية أمام غرفة التحكيم البحرى بباريس "Chambre Arbitrale Maritime de Paris" والمنظمة الدولية للتحكيم البحرى "Organisation International D'Arbitrage Maritime" وهيئة اللويدز بلندن "The Commission of Lloyd's" فى تحكيم بحرى نظامى تنظمه وتديره وتشرف عليه هذه المراكز[٣].

---

(١) يقصد بالتحكيم البحري الخاص "Ad-Hoc" ذلك النوع من التحكيم البحري الذى يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة حيث يتفق الأطراف فى اتفاق التحكيم على إدارة التحكيم وتنظيمه بأنفسهم فيتفقون على تشكيل هيئة التحكيم ، وعلى اختيار مكان التحكيم وعلى اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم ، وعلى القيام بأنفسهم بتذليل كافة الصعوبات التي قد تعترض طريق التحكيم ، كما يقصد به أيضاً ذلك النوع من التحكيم البحرى الذى يتم بموجب لائحة تحكيم أحد مراكز التحكيم البحري النظامى أو الخاص ولكن مع اقتصار الأمر على الاستعانة باللائحة دون تدخل هذا المركز التحكيمى أو ذاك فى تنظيم وإدارة العملية التحكيمية .

(٢) يقصد بالتحكيم البحرى النظامى "Institutionnele " ذلك النوع من التحكيم الذى يتفق فيه الأطراف على إحالة منازعاتهم إلى إحدى مؤسسات التحكيم البحرى الدائمة لتتولى عن طريق أجهزتها الإدارية ، وطبقا للائحة تحكيمها تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ تلقى طلب التحكيم وحتي إصدار الحكم .

(١) يكمن معيار التفرقة بين التحكيم البحري النظامى والتحكيم البحري الخاص فى==

(د) التحكيم البحرى تحكيم متعدد الأطراف غالباً [١]، حيث تثير عمليات النقل البحرى علاقات متشابكة بين أطراف مختلفة ، فالناقل قد يتعدد بين مجهز وناقل ، أو بين ناقل متعاقد وناقل فعلى ، والشاحن قد يتعدد إذ يتم نقل شحنات متعددة فى عملية نقل واحدة ، وصاحب الحق فى البضاعة قد يتعدد بين شاحن ومرسل إليه أو حامل شرعى لسند الشحن .

(هـ) التحكيم البحرى يتركز فى بعض الدول البحرية الكبرى نتيجة عوامل جغرافية وتاريخية واقتصادية ، ولذلك فإن لندن تعد المركز العالمى الأول للتحكيم البحرى ، تليها نيويورك ، ثم باريس فى حين تغيب المشاركة العالمية المؤثرة فى أعمال التحكيم البحري عن باقى أنحاء العالم البحري التي تحاول جاهدة المساهمة فى هذا الميدان عن طريق وضع قوانين تحكيم وإنشاء مؤسسات تحكيمية ، وهذا مافعلته مصر عن طريق إصدار قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ الذى يجارى أحدث التطورات التشريعية فى هذا الميدان ، وكذا عن طريق إنشاء مركز

== شقين مجتمعين : أحدهما : وجود مؤسسة تحكيم دائمة ذات هيكل عضوى وإدارى ، والثانى : تدخل هذه المؤسسة فى العملية التحكيمية تنظيماً وإدارة وإشرافاً .

وينطبق هذا المعيار بشقيه على التحكيم البحرى أمام غرفة التحكيم البحرى بباريس ، وأمام المنظمة الدولية للتحكيم البحري ، وأمام هيئة اللويدز بلندن ، وكذا أمام مركز القاهرة الإقليمى للتحكيم التجارى الدولى ، ومركز الاسكندرية للتحكيم البحرى ، ولذا فإن التحكيم البحرى أمام هذه المراكز يعد تحكيماً بحرياً نظامياً .

أما التحكيم البحرى الذى يتم بموجب لائحة التحكيم التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى (يونسترال ١٩٧٦) فهو تحكيم بحرى خاص لتخلف المعيار بشقيه .

وكذا يعد تحكيماً بحرياً خاصاً التحكيم البحري أمام محكمى جمعية المحكمين البحريين بلندن ،وجمعية المحكمين البحريين بنيويورك لتخلف الشق الثاني من المعيار .

راجع تفصيلاً رسالتنا للدكتوراه سالف الإشارة إليها ٨٤ - ١١٧.

(١) راجع بشأن التحكيم التجارى الدولى متعدد الأطراف :

J. F. Bourque , Le réglement des litiges multipartites dans L'Arbitrage Commercial International , thèse , poitiers, 1989.

القاهرة الإقليمى للتحكيم التجارى الدولى ، ومركز الاسكندرية للتحكيم البحرى [١].

(و) التحكيم البحري تحكيم مستقل بقواعده الإجرائية المتمثلة فى لوائح التحكيم البحري التي يلتزم بها الأطراف عند اختيارهم لمركز تحكيم بحرى نظامي أو للائحة تحكم بحري خاص ، ثم يلتزم بها المحكمون نتيجة لالتزام الأطراف ، وهذه اللوائح أصبحت فى متناول الكافة من محكمين وأطراف ومستشارين قانونيين كقواعد إجرائية منظمة للتحكيم البحرى . والتي إن عجزت عن تنظيم كافة مراحل العملية التحكيمية ، فإنها تستكمل بقواعد إما من اختيار الأطراف أو من اختيار المحكمين أو بالقواعد الواردة فى القانون المطبق على الإجراءات [٢].

(ز) التحكيم البحري تحكيم مستقل بقواعده الموضوعية التى تتمثل فى القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع حيث قطع التحكيم البحري شوطاً كبيراً فى إقرار قانون مهنى خاص به تتمثل مصادره فى المعاهدات البحرية الدولية ، وشروط العقود البحرية النموذجية ، وعادات وأعراف التجارة البحرية ، والسوابق التحكيمية البحرية ، وهذا القانون المهنى المتخصص فى حل المنازعات البحرية بمصادره هذه وضعه المحكمون البحريون فى مختلف مراكز التحكيم البحري العالمية فى لندن ونيويورك وباريس ليكون قانون اختصاصهم بعيداً عن الخلافات الموضوعية فى القوانين البحرية الداخلية لمختلف الدول[٣].

(رابعاً) اتفاق التحكيم البحرى La Convention d'Arbitrage

١ - تعريفه

يقصد باتفاق التحكيم ذلك الاتفاق الذى يتعهد بمقتضاه أطراف العلاقة البحرية بعرض منازعاتهم التي نشأت أو التي ستنشأ أو من المحتمل أن تنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم .

(١) راجع تفصيلاً بشأن انتشار التحكيم البحرى ، رسالتنا للدكتوراه ، سالف الإشارة إليها ص ٧-١٤.

(٢) راجع تفصيلاً بشأن اجراءات التحكيم البحرى . رسالتنا للدكتوراه ، سالف الإشارة اليها، ص ٣٤٩ - ٤٧٧.

(٣) راجع تفصيلاً بشأن القانون الواجب التطبيق على موضوعات المنازعات البحرية ، رسالتنا للدكتوراه سالف الإشارة اليها ، ص ٤٧٠ - ٥١٨.

٢ - صورتا اتفاق التحكيم :

يتخذ اتفاق التحكيم فى عقد النقل البحري إحدى صورتين هما :

الصورة الأولى : وهى الصورة الأسبق ظهوراً وهى صورة مشارطة التحكيم "Le Compromis " وهى اتفاق أطراف العلاقة البحرية فى عقد مستقل بعد نشوء النزاع على عرض هذا النزاع الذى نشأ بالفعل على التحكيم .

والصورة الثانية : وهى الصورة الأحدث ظهوراً ولكنها الأكثر انتشاراً. وهى صورة شرط التحكيم"La Clause Compromissoire"وهو اتفاق أطراف العلاقة البحرية بموجب نص فى العقد المبرم بينهم على عرض المنازعات التي من المحتمل أن تنشأ فى مستقبل هذه العلاقة على التحكيم.

وإذا كان اتفاق التحكيم البحري يتخذ إحدى هاتين الصورتين فإن التعبير السائد فى القوانين التحكيمية الوطنية والمعاهدات التحكيمية الدولية عن كلتى الصورتين هو تعبير " اتفاق التحكيم " ، وهو يضم بين طياته هاتين الصورتين دون تفرقة بينهما فى المعاملة القانونية .

وإذا كان الغالب أن يتم الاتفاق على التحكيم كتابة ، فإن الكتابة مقررة فى قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ لانعقاد اتفاق التحكيم فاتفاق التحكيم يجب أن يكون مكتوباً وإلا كان باطلاً (م ١٢) ، بينما هى مقررة فى اتفاقية هامبورج١٩٧٨ لإثبات الاتفاق فقط، فيجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أى نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية (م ١/٢٢) .

وإذا كان اشتراط الكتابة للإثبات فقط تكفل مرونة إبرام اتفاق التحكيم ، فإن اشتراطها للانعقاد تحول دون نشوء المنازعات فى المستقبل حول تفسير الاتفاق ، وتكفل تنفيذ حكم التحكيم الصادر بموجبه خاصة وأن معظم الدول تشترط وجود اتفاق تحكيم مكتوب ضمن المستندات المقدمة للتنفيذ ، كما أن المرونة لم تستبعد نهائياً عند اشتراط الكتابة للانعقاد ، ذلك أن الكتابة المشترطة يمكن أن تتخذ صورة الرسائل المتبادلة أو

البرقيات أو غيرها من وسائل الاتصال الحديثة ، الأمر الذى يتمشى مع العلم الحديث ، ومايستحدثه من وسائل الاتصال المكتوبة كالتلكس والفاكس وغيرها.

٣ - اتفاق التحكيم البحرى بالاحالة

فى عقد النقل البحرى للبضائع يندر أن يتضمن سند الشحن شرط التحكيم بين نصوصه فى حين يغلب صدور هذا السند بموجب مشارطة إيجار تشتمل على شرط التحكيم بين نصوصها ، وفى هذه الحالة قد يحيل سند الشحن إلى نصوص مشارطة الإيجار التي صدر تنفيذاً لها . ونتساءل : هل يعتبر حامل سند الشحن راضياً بشرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار فى هذه الحالة ؟ وماهى شروط هذا الرضا ؟ أى هل ينبغى لتوافر هذا الرضا إحالة سند الشحن إلي نصوص مشارطة الإيجار إحالة عامة دون تخصيص؟ أم ينبغى إحالة السند إلى شرط التحكيم الوارد بالمشارطة إحالة خاصة وواضحة وصريحة ؟

انقسم الرأى بصدد الإجابة علي هذا التساؤل إلى اتجاهين :

الاتجــاه الأول : وهو اتجاه قضاء المحاكم الفرنسية [(١)]، وقضاء غرفة التحكيم البحرى بباريس [(٢)]، وماذهبت إليه بعض الأحكام القضائية الانجليزية [(٣)] ، وبعض الأحكام القضائية الأمريكية [(٤)]. ويقضى هذا الاتجاه بأنه يشترط لاندماج شرط التحكيم الوارد بالمشارطة فى سند الشحن الصادر تنفيذاً لها أن تكون الإحالة الواردة فى السند إلى شرط التحكيم

---

(١) Paris , 5 Janvier 1976, D. M. F. 1976, p. 335& 13 Janvier 1988, Rev. Arb 1990, p. 617& Cass. Com, 4 Juin 1985 , D. M. F. 1986 , p. 106 , Note R. Achard.

(٢) Sentence Arbitrale No 669 du 17 Novembre 1987 (second degré) , D. M. F. 1988 , P. 194 & Sentence No 698 du 20 Juin 1988, D. M. F. 1989 , P 134 & sentence No 807 du 18 Avil 1991 , D. M. F. 1991, P. 661.

(٣) A. C , The Rena.K , L loyd's. Rep 1987 , vol 1 p. 545.

(٤) Associtated Metals & Minerals Corp , V. M\V Arktis sky, S . D. N. Y 1991) A. M. C. 1991.

الوارد بالمشارطة إحالة خاصة وواضحة وصريحة ومحددة إلى هذا الشرط التحكيمى ، وذلك لأن الأمر يتعلق بضرورة توافر الرضا لدي حامل السند بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة التي لم يكن هذا الحامل طرفاً فيها . وبالتالى فإنه يلزم للاحتجاج عليه بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة أن يكون هذا الحامل عالماً بشرط التحكيم علماً يقينياً وثابتاً ومؤكداً حتى ينهض هذا العلم دليلاً علي رضاه بشرط التحكيم والتزامه به حتى لايكون مذعناً ، نظراً لما يترتب علي شرط التحكيم من آثار تفوق فى خطورتها أى شرط آخر مدرج فى العقد خاصة استبعاد ولاية القضاء الوطنى بنظر النزاع محل اتفاق التحكيم واختصاص قضاء التحكيم به .

الاتجاه الثانى : وهو اتجاه القضاء المصرى [١]. وبعض الأحكام القضائية الانجليزية [٢]، وبعض الأحكام القضائية الأمريكية [٣] ويقضى هذا الاتجاه بأنه يكفى لاندماج شرط التحكيم الوارد بالمشارطة فى سند الشحن الصادر تنفيذاً لها أن تكون الإحالة الواردة فى السند إحالة عامة إلى شروط المشارطة ، وبالتالى فإن هذه الإحالة العامة الواردة فى السند إلى مشارطة الإيجار تكفى للاحتجاج على المرسل إليه بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة إذ المرسل إليه يعتبر طرفاً ذا شأن فى عقد النقل يتكافأ مركزه ومركز الشاحن عندما يطالب بتنفيذ العقد باعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن ، وبالتالى يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباطه به .

وأمام هذا الخلاف انعقدت الآمال على اتفاقية هامبورج لتحسم هذا الخلاف وتوجد الحلول المتبناه بواسطة القضاء الوطنى فى الدول المختلفة ،

---

(١) نقض مدنى ١٧ يونيه مجموعة أحكام النقض . السنة ١٦ ص ٧٧٨.، نقض مدنى ٧ فبراير ١٩٦٧ مجموعة أحكام النقض . السنة ١٨ و ص ٢٠٠.

(٢) C. A , The Merak , Lloyd's Rep . 1964 , vol 2. p. 527.

(٣) Lowry & co. C. S. S. lemoyne d'Aberville (S. D. N. Y 1966) A. M. C. 1966, p. 2195.

وقد نصت المادة (٢/٢٢) من المعاهدة - بهذا الخصوص - على أنه :"إذا تضمنت مشارطة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم ، وصدر سند شحن استناداً إلى مشارطة الإيجار دون أن يتضمن شرطاً واضحاً أو صريحاً يفيد أن هذا النص يلزم حامل سند الشحن ، فلا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا الشرط على حامل السند الحائز له بحسن نية " .

وهكذا فإن الاحتجاج بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة على حامل سند الشحن سيكون فقط إذا حدد ذلك السند بواسطة " شرط واضح " أنه سيحتج على حامل السند بهذا الشرط التحكيمي ، ولكن الاتفاقية لم تذكر ما هو المقصود بالشرط الواضح ؟ ومن هنا فإن كل قضاء وطني سيعتبر معياره هو معيار ذلك " الشرط الواضح " الكافي لإلزام حامل السند بشرط تحكيم المشارطة حتى ولو كانت الإحالة إلى المشارطة إحالة عامة [١].

ولعل سندنا في هذا النقد أن الاتفاقية قد فتحت خلافاً حول تفسيرها فيما يختص بهذه المسألة حتى قبل دخولها حيز التنفيذ :

حيث ذهب البعض [٢] إلى أن المادة (٢٢) من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ تقرر بوضوح أن صحة شرط التحكيم الوارد في مشارطة الإيجار في مواجهة حامل سند الشحن تقتضي إدراج شرط التحكيم صراحة في سند الشحن إذ لا ينبغي الاحتجاج على حامل السند حسن النية بشرط التحكيم الوارد في المشارطة طالما لم يدرج هذا الشرط في السند حتى ولو أحال السند إلى شروط المشارطة المشتملة على شرط التحكيم .

في حين ذهب البعض [٣] إلى أن تفسيره للمادة (٢/٢٢) من معاهدة هامبورج ١٩٧٨ يشمل الإحالة الخاصة ، كما يشمل فضلاً عنها

---

(١) S. Carbone & R. luzzatto , Arbitration . Carriageby sea and uniform law , Dir. Mar. 1974 , vol 76, p. 287.

(٢) J. D. Ray , Op. cit. , 1981 , p. 696.

(٣) D. Davis , Incorporation of charter party terms into Bill of Lading, The IV , I. C. M. A. London , 1979 ,p. 8.

الإحالة العامة إلى مشارطة الإيجار وتعيينها فى سند الشحن بذكر تاريخها بطريقة تحقق ذاتيتها فى هذا السند . حيث إن الإحالة العامة إلى المشارطة هنا تعد من قبيل الشرط الواضح المشترط فى الاتفاقية ، ومن ثم يحتج على حامل السند بشرط التحكيم الوارد بالمشارطة تبعاً لهذه الإحالة العامة .

وهكذا فإن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ لم تأتِ ، فى هذا الصدد ، بالتوحيد المنشود ، ولم تقطع الطريق على الخلافات بين المحاكم الوطنية فى مختلف الدول فى حين أنه كان ينبغى عليها ذلك تعريف ماهية الشرط الواضح الذى ينبغى إدراجه فى سند الشحن حتى يدمج بين نصوصه شرط التحكيم الوارد بالمشارطة ، وهل يتمثل هذا الشرط الواضح فى الاشارة العامة إلي مشارطة الإيجار ، أو فى الإشارة الخاصة إلى شرط التحكيم الوارد بها ؟

وجدير بالذكر أن قانون التحكيم المصرى ١٩٩٤ قد نص فى المادة (٣/١٠) على حكم مشابه لما ورد فى معاهدة هامبورج بهذا الشأن ، حيث نص على أنه : " يعتبر اتفاقاً على التحكيم كل إحالة ترد فى العقد إلى وثيقة تتضمن شرط التحكيم إذا كانت الإحالة واضحة فى اعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد " . ولكن هذا النص ، شأنه شأن النص المستقى منه وهو نص المادة ٢/٧ من القانون النموذجى للتحكيم التجارى الدولى ١٩٨٥ الذى وضعته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجارى الدولى،نص غامض إذ أنه لم يقرر متى تكون الإحالة واضحة فى اعتبار شرط التحكيم جزءاً من العقد ؟ ومن هنا فإن المجال مازال مفتوحاً لاختلاف الإجابات حول هذا السؤال ، إذ قد يرى البعض أن الإحالة العامة إلى المشارطة تكفى لاعتبار شرط التحكيم الوارد بها جزءاً من سند الشحن وبالتالى مندمجاً فيه ، فى حين قد يرى البعض الآخر أن الإحالة الخاصة إلى شرط التحكيم الوارد بالمشارطة هى التى تعتبر هذا الشرط جزءاً من سند الشحن وبالتالى مندمجاً فيه [(١)].

---

(١) Ph. Fouchard, La Loi- Type de la C. N. U. D.C. I. sur l'abitrage commercial international , Clunet 1987, p. 884.

وبالتالى فمن الوقت الذى لم يتطلب فيه هذا النص الإحالة الخاصة لشرط التحكيم الوارد بالمشارطة فإن أحداً لا يستطيع استبعاد إمكانية اختلاف التفسيرات حول ما إذا كانت الإحالة لوثيقة أخرى تحتوى على شرط التحكيم كافية لجعل شرط التحكيم هذا جزءاً من العقد أم لا [١].

إننا نفضل ماذهب إليه الاتجاه الأول المشار إليه من ربط هذه المسألة بتوافر عنصر الرضا لدى من يحتج عليه بشرط التحكيم بوصف هذا الرضا من الشروط الموضوعية اللازمة لصحة اتفاق التحكيم ، وبالتالى فحتى يحتج على حامل سند الشحن بشرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار التى لم يكن هذا الحامل طرفاً فيها يشترط أن يكون عالماً بشرط التحكيم الوارد فيها ، ولن يتحقق له هذا العلم إلا بإحالة سند الشحن إحالة خاصة وواضحة وصريحة لشرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار . أما القول بغير ذلك فإنه يفرغ التحكيم من مضمونه الاختيارى ، إن المرسل إليه إذا كان له وضع خاص فى عملية النقل البحرى ، فإن ذلك لايجب أن يمتد لشرط التحكيم الوارد بالمشارطة التي لم يكن طرفاً فيها لما لهذا الشرط من آثار تفوق آثار أى شرط آخر فى المشارطة .

(**خامسا) مكان التحكيم** : « La place d'Arbitrage »

حددت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ مكان التحكيم فى المادة (٣/٢٢) حيث نصت على أن : " تتخذ إجراءات التحكيم فى مكان من الأماكن التالية وفقا لاختيار المدعى :

أ- مكان فى دولة يقع فى أراضيها :

١- المحل الرئيسى لعمل المدعى عليه ، وإن لم يكن له محل عمل رئيسى ، فالمحل المعتاد لإقامته .

---

(١) H. T. Szurski, Arbitration Agreement and competence of The Arbitral Tribunal, I. C. C. A Congress , series no 2 , Lausanne , 1984 , p. 62.

٢- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل ، أو فرع، أو وكالة أبرم عن طريق أى منها .

٣- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ .

ب- أى مكان يعين لهذا الغرض فى شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به"(١).

وبهذا النص فإن الاتفاقية تحدث انقلاباً فى طريقة تعيين مكان التحكيم إذ تعهد بهذه المهمة للإرادة المنفردة للمدعى ، وتجعل مكان التحكيم المحدد فى شرط التحكيم المبرم قبل نشوء النزاع واحداً من الأماكن التى يختار منها المدعي، وذلك خلافاً للممارسات التحكيمية البحرية الحالية التى تجعل تحديد مكان التحكيم باتفاق الطرفين إما مباشرة بالنص عليه في اتفاق التحكيم أو بطريق غيرمباشر بالعهود بتحكيمهم إلى مركز

---

(١) كان هذا النص مثاراً لنقاش أثناء وضع مشروع الاتفاقية ، حيث حاولت اليونان بوصفها من الدول الناقلة أن ترجع الحرية التعاقدية للأطراف فى اختيار مكان التحكيم دون أن تضع الاتفاقية أية قيود علي ذلك ، واقترحت لهذا الغرض أن تبدأ الفقرة الثالثة من المادة (٢٢) بعبارة " مالم ينص شرط التحكيم على خلاف ذلك" . كذلك حاولت ألمانيا الديمقراطية إضافة عبارة :" مالم يتفق الأطراف علي خلاف ذلك " الى الفقرة الثالثة المشار اليها ، بالإضافة الى محاولة إلغاء الفقرة (ب) من المادة المذكورة والتى ستصبح دون جدوى ، وكذا الفقرة (أ/٢) التى تعطى حرية كبيرة للمدعى فى اختيار مكان التحكيم . فى حين اقترح وفد تركيا - على النقيض - زيادة خيارات المدعى باضافة مكان الحجز علي السفينة أو على البضاعة وميناء تسجيل السفينة ، ولكن العدد الأكبر من الوفود أبدى خشيته من أن الأخذ بهذه الوجهة من النظر أو تلك لن يحقق التوازن لمشروع الاتفاقية حول تحديد مكان التحكيم ، وبواسطة (٣٨) صوتا ضد(٩) أصوات ، وامتناع (٨) أصوات عن التصويت فضلت اللجنة اعتماد نص المشروع كما هو موضح بالمادة ٢٢ من المعاهدة . راجع :

N.Sorensen , Les règles de Hambourg , Thèse Aix , 1981 , p 309-310.

تحكيم بحرى نظامي يجرى التحكيم فى مقره ، أو إلى لائحة تحكيم بحرى تحدد هذا المكان [١].

ويلاحظ على هذا النص أنه أتى مماثلاً لنص المادة (٢١) من المعاهدة المتعلق بالاختصاص القضائى ، كما يلاحظ من ناحية أخرى أن هذا النص ليس الأول من نوعه فى مجال المعاهدات الدولية المتعلقة بنقل البضائع حيث أتى مماثلاً لنص المادة (٢٧) من اتفاقية الأمم المتحدة فى ٢٤ مايو ١٩٨٠ حول النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع [٢].

هذا وقد وجهت انتقادات كثيرة لطريقة معاهدة هامبورج ١٩٧٨ فى تعيين مكان التحكيم :

فذهب البعض [٣] إلى أن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ فى تحديدها لمكان التحكيم على نحو مخالف لكيفية تحديده فى الممارسات التحكيمية البحرية لن يشجع مجهزوا السفن على قبول إدراج شروط التحكيم فى سندات الشحن لأن إدراجها لن يأتى فى صالحهم بهذا الشكل .

وذهب البعض [٤] إلى أن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ فى تحديدها لمكان التحكيم فى المادة (٣/٢٢) قد جاءت مماثلة لتحديد مكان التقاضى في المادة (١/٢١) مع أنه لا يوجد تماثل بين مسألة الاختصاص القضائى ، ومسألة التحكيم . كما أنه لا يبدو مناسباً الإحالة إلى مكان إبرام العقد حيث إن المبادئ المتبناه فى العديد من الأنظمة القانونية بالنسبة لتحديد

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن هذه الممارسات التحكيمية البحرية - رسالتنا للدكتوراه . سالف الإشارة اليها ص ٣٧٣ - ٣٧٧.

(2) A Vallier , La Convention de . La C . N . U. C . E . D . du 24 Mai 1980 Sur le transport international multimodal de marchandises , these , Aix , 1983 , p 299 - 300 .

(3) R . J . Merlin , op . cit , p 408.

(4) S. Carbone & R. Luz zatto, op. cit., p. 285-297.

مكان ولحظة إبرام العقود تتعدد طبقاً لمعايير متعددة ، بحيث يكون تبنى مكان إبرام العقد فى المعاهدة دون إعطاء تعريف محدد له بمثابة تبنى مكان غير محقق تماماً ويؤدى إلى تفسيرات متعددة ، فى حين أن مكان التحكيم ينبغى أن يكون محدداً فى اتفاقية دولية غرضها وضع نظام دولى موحد ، بالإضافة إلى أن التعارض بين تحديد مكان التحكيم فى الاتفاقية ، وتحديده فى المعاهدات الدولية المتعلقة بالتحكيم كاتفاقية نيويورك ١٩٥٨ بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكمين الدولية لن ينسجم مع التزامات الدول الموقعة على هذه المعاهدات التحكيمية.

كما ذهب البعض (١) إلى أن وضع اتفاقية هامبورج للمكان المتفق عليه فى شرط التحكيم بين الأماكن التى يحق للمدعى الخيار بينها يهدر كل قيمة لتحديد مكان التحكيم فى اتفاق التحكيم إذ يمكن للمدعى اختيار مكان آخر من بين الأماكن التى يحق له الخيار بينها ، وهنا فإنه يكون من الغريب أن تسمح المعاهدة للمدعى بعدم احترام التزاماته السابقة الناشئة عن شرط التحكيم.

ومن هذا المنطلق ذهب البعض (٢) إلى أن المدعى الشاحن قد يحدد مكاناً للتحكيم من بين خياراته ، فى حين يحدد الناقل مكاناً آخر للتحكيم وهو المكان المحدد فى شرط التحكيم المبرم سلفاً ، ويعين محكماً فى هذا المكان ، مع ما يترتب على ذلك من ضياع للوقت والمال ، واتساع للوقت المحدد لبدء التحكيم.

وأخيراً تساءل البعض (٣) عن إمكانية التضحية بمصلحة الشاحن أو حامل السند وهو الطرف الضعيف فى عقد النقل البحرى ، والذى أتت المعاهدة لحمايته فى تحديدها لخيارات المدعى فى مكان التحكيم على

(1) N.Sorensen , op . cit , p 309.
(2) D . Davis , op . cit , p 9.
(3) J . D . Ray , op . cit , p 647.

أساس أن المدعى هو غالباً هذا الشاحن أو هذا الحامل للسند ، عن إمكانية التضحية بمصلحته لمجرد أن المدعى كان الناقل وهو الطرف القوى فى العقد، والذى ربما يتخذ زمام المبادرة طالباً ، عن طريق التحكيم ، تسوية خسارة بحرية مثلاً.

وفى الحقيقة ، ورغم الانتقادات السابقة ، فإنه لا ينبغى أن نغفل الحكمة التى ابتغاها واضعوا المعاهدة ، والتى تتوج جهوداً متواصلة منذ القدم لحماية الشاحن أو حامل السند أو المرسل إليه كطرف ضعيف فى مواجهة الناقل كطرف قوى ، مع ما يترتب على ذلك من عدم تكافؤ مراكزهما الواقعية والقانونية والاقتصادية مما يثير اعتبارات الإذعان فى عقود النقل البحرى حيث تقابل الشاحن أو حامل السند صعوبات كبرى فى تقديم دفاعه وفقاً لما إذا كان التحكيم قد اتخذ من هذه الدولة أو تلك مكاناً له ، كما أن فى مراعاته وكفالة اختياره لمكان التحكيم إعفاؤه من ضرورة تبنى إجراءات تحكيمية تدار وفق قوانين البلد الذى ينتمى إليه الناقل ، ومن ضرورة تبنى المبادئ القانونية والتجارية المعهود بتطبيقها للمحكمين فى هذا البلد. (1)

وعلى هذا فإذا كان الشاحن مذعناً استفاد من النصوص الواردة فى الاتفاقية والمتعلقة بحقه فى اختيار مكان التحكيم ، وإلا فالبطلان هو جزاء مخالفة ما قررته الاتفاقية ، وذلك حسبما ورد فى الفقرة الخامسة من نفس المادة (٢٢) حينما نصت على أنه : « تعتبر أحكام الفقرتين الثالثة ، المتعلقة بمكان التحكيم ، والرابعة ، المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلاً أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق قد يكون متعارضاً مع هذه الأحكام ».

أما إذا انتفى الإذعان فقد انتفت حكمة حماية الطرف الضعيف ، وبالتالى فإن له الحق فى الاتفاق مع الناقل على أية أحكام أخرى بالنسبة

---

(1) S . Carbone & R . Luzzatto . op . cit , P 283.

لتحديد مكان التحكيم ، وذلك بعد نشوء النزاع ، كما قررت المعاهدة فى الفقرة السادسة من نفس المادة (٢٢) والتى تنص على أنه : « ليس فى أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أى اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى ».

إنه لا ينبغى التضحية بمصلحة الطرف الضعيف فى عقد النقل البحرى من أجل تركيز التحكيمات البحرية فى أماكن معينة من العالم نتيجة ظروف تاريخية واقتصادية مكنت بعض الدول القائمة على النشاط البحرى الدولى من وضع عقود بحرية نموذجية ضمنتها شروطاً تحكيمية تحدد دولها كأماكن لهذه التحكيمات ، وذلك كانجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا خاصة مع الأهمية الكبرى لاختيار مكان التحكيم ، وأثره على تعيين القانون الواجب التطبيق على الإجراءات ، وأحياناً على الموضوع .

إن إعطاء معاهدة هامبورج ١٩٧٨ للمدعى الخيار بين عدة أماكن يختار من بينها مكان التحكيم مقصود منه مقاومة الاتجاهات الاحتكارية لبعض مراكز التحكيم البحرى الذى ينعقد لها الاختصاص بحل المنازعات البحرية بموجب العقود البحرية النموذجية. (١)

وهكذا فإنه إذا كان تحديد مكان التحكيم فى معاهدة هامبورج ١٩٧٨ متعارضاً مع الممارسات التحكيمية البحرية الحالية ، فإن هذه الممارسات نفسها بتقريرها تركيز التحكيمات البحرية فى أماكن معينة من العالم كلندن ونيويورك وباريس إنما تأتى أكثر بعداً عن النموذج الأمثل للتحكيم كما تبنته معظم المعاهدات الدولية المتعلقة بالتحكيم حيث يعكس التحكيم فى هذه الأماكن قواعد المرافعات المعمول بها فيها بوصفها دولة محل التحكيم التى تختار غالباً بواسطة الناقل. (٢)

وأخيراً فإنه ينبغى إعطاء الفرصة للأحكام الواردة فى معاهدة هامبورج

---

(1) J . Lopuski , op . cit , p 343.

(2) Carbone & R. Luzzatto, op. cit., p. 283.

١٩٧٨ فى هذا الخصوص . فربما وضعت نظاماً خاصاً للتحكيم البحرى يدخل بعض الاستثناءات على التنظيم العادى والمألوف للتحكيم البحرى الدولى ، وذلك فى صالح إقرار نظام جديد للتحكيم البحرى تشارك فى بنائه المزيد من مراكز التحكيم البحرى فى مختلف الدول ، ومنها مصر ، قائم على تكافؤ المراكز القانونية والاقتصادية ، بعيداً عن التحكم والاحتكار ، ومثالب التحيز والمحاباه لهذا الطرف أو ذاك ، حتى تكون أحكامه دليلاً ومرشداً لكافة الطوائف البحرية من ملاك ومستأجرين وناقلين وغيرهم ، ومصدراً هاماً لتطور واستقرار التحكيم البحرى الدولى.

هذا وقد قرر قانون التجارة البحرية فى المادة (٢٤٦) وجوب إجراء التحكيم حسب اختيار المدعى فى أحد الأماكن الاتية :

١ - في دائرة المحكمة التي يقع بها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

٢ - فى موطن المدعى عليه

٣ - فى مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فى هذا المكان مركز رئيسى أو فرع أو وكالة .

٤ - فى المكان المعين فى اتفاق التحكيم

٥ - فى دائرة المحكمة التي يقع فيها الميناء الذى حجز فيه على السفينة .

وعلى هذا فإن قانون التجارة البحرية قد اتبع فى تحديد مكان التحكيم نفس المسلك الذى انتهجته معاهدة هامبورج ، وإن زاد على الأماكن التي يستطيع المدعى الخيار بينها فى معاهدة هامبورج مكان الحجز على السفينة، وذلك انطلاقاً من نفس الحكمة ، ألا وهى حماية الشاحن بوصفه الطرف الضعيف فى عقد النقل والذى يكون هو المدعى غالباً ، خاصة وأن مصر من الدو ل الشاحنة .

ومن نفس المنطلق فقد أبطل المشرع المصرى ، فى نفس المادة كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الخيار أو

تقييده ، وبالتالى ، وبمفهوم المخالفة ، ولما كانت شبهة الإذعان لا تحوم حول عقد النقل بعد نشوء النزاع ، فقد انتفت حكمة حماية المدعى ، فى هذه الحالة ، وبالتالى يجوز له بعد نشوء النزاع الاتفاق مع الناقل على أية أحكام أخرى بالنسبة لتحديد مكان التحكيم خلافاً للأحكام المقررة فى قانون التجارة البحرية .

(سادسا) القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع :

« La loi Applicable au fond »

جاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ لتضع قيداً على حرية المحكم البحرى فى تحديده للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، وذلك عندما نصت فى المادة (٤/٢٢) على أن : « يطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية »، ورتبت فى الفقرة الخامسة من نفس المادة جزاء البطلان على مخالفة المحكم أو هيئة التحكيم لهذا الالتزام ، حيث نصت على أن : «تعتبر أحكام الفقرتين الثالثة ، المتعلقة بمكان التحكيم ، والرابعة ، المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ، ويعتبر باطلاً أى نص فى هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام ».

والاتفاقية فى تقييدها لحرية المحكم البحرى وإلزامه بتطبيق أحكامها دون سواها تتعارض مع الممارسات التحكيمية البحرية الحالية حيث تخول هذه الممارسات المحكم البحرى أو هيئة التحكيم سلطة واسعة وحرية كبيرة بشأن تحديد هذا القانون ، وحيث مارس المحكمون البحريون هذه السلطة فى تطبيق قواعد قانونية دولية مستمدة من الاتفاقيات البحرية الدولية ، وشروط العقود البحرية النموذجية ، وأعراف وعادات التجارة البحرية ، والسوابق التحكيمية البحرية [١]، وذلك بعيداً

---

(١) راجع بشأن أحكام التحكيم الصادرة عن غرفة التحكيم البحرى بباريس : ملخصات الأحكام المنشورة تباعاً فى مجلة القانون البحرى الفرنسى ، وبشأن أحكام التحكيم الصادرة عن جمعية المحكمين البحريين بنيويورك راجع :

M. Monetti , Arbitrage et Affrétement maritime , thèse , Rouen , 1981 .

عن القوانين الوطنية لمختلف الدول [١] .

ولكن هذا التعارض يعد تعارضاً نظرياً إذ أن هذه الممارسات التحكيمية البحرية ذاتها تظهر أن المحكم البحرى وإن لم يكن ، فى السابق، ملتزماً بتطبيق اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ ، وبروتوكولها المعدل ١٩٦٨ ، وبالتالى إن امتد عدم الالتزام هذا إلى معاهدة هامبورج ١٩٧٨ ، فإنه يطبقها دائماً عندما يتعلق الأمر بعملية نقل بحرى دولى ، وذلك بوصفها القانون الأكثر مناسبة لحكم موضوع النزاع والأكثر ارتباطاً به [٢] ، وبالتالى فإن إجبار المحكم البحرى على تطبيق أحكام معاهدة هامبورج ١٩٧٨ لن يأتى بجديد ، بل سيضيف سبباً آخر لتفضيل المحكم البحرى تطبيق هذه الاتفاقية على موضوع النزاع البحرى الذى يرتبط بها أو يخضع لأحكامها.

كما أنه لا ينبغى أن نغفل الحكمة التى أرادت الاتفاقية تحقيقها من هذه الأحكام وهى مراعاة جانب الشاحن وحماية مصالحه والوقوف إلى جانبه بوصفه الطرف الضعيف في عقد النقل لتنأى بهذا العقد عن شبهة الإذعان التى تحوم حوله ، ومن هذا المنطلق إذا كان الشاحن مذعناً استفاد من النصوص الواردة فى الاتفاقية بالنسبة لإلزام المحكم بتطبيق أحكامها ، وإن لم يكن مذعناً فقد انتفت حكمة حمايته ، وبالتالى فإن له الحق فى الاتفاق مع الناقل على أية أحكام أخرى ، فى هذا الشأن ، وذلك بعد نشوء النزاع ، كما نصت على ذلك الاتفاقية فى الفقرة السادسة من نفس المادة (٢٢) التى تقضى بأنه : « ليس فى أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أى اتفاق

---

(١) راجع تفصيلاً بشأن اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فى الممارسات التحكيمية البحرية . رسالتنا للدكتوراه . سالف الإشارة اليها ص ٤٧٨ - ٥١٤.

(2) par . Example : Sentence Arbitrale de la chambre arbitrale maritime de paris , No.360 du 20 Aout 1979 , D . M. F. 1980 , p 716 & Sentence No 805 du 14 Mai 1991 (Second degré) , D . M . F 1991 , p 658 et sentence N . 865 du 2 Juin 1993 (second degré) , D . M . F . 1994 , p 56.

يتعلق بالتحـــكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحرى ».

وهكذا فإننا نرى إعطاء الفرصة للأحكام الواردة فى معاهدة هامبورج ١٩٧٨ المتعلقة بالتحكيم ، والتى وإن كانت بعيدة عن الممارسات التحكيمية البحرية الحالية ، إلا أنها تنطلق من مراعاتها لمصالح واجبة الاحترام، فضلاً عن أنها أول نص دولى متخصص فى التحكيم البحرى ربما يأتى تطبيقه بجديد مفيد فى مجال التحكيم البحرى ، وتوسيع دائرة مراكزه ، وزيادة الثقة فى القائمين عليه ، بالإضافة إلى أن التطبيق المطرد لأحكام هذه المعاهدة على عمليات النقل البحرى الدولى سيفسر عن وضع دليل للتحكيم البحرى يوحد الحلول المعطاه فى مجال النقل البحرى ، ويكون مرشداً وهادياً لجميع العاملين فى المجال البحرى.

هذا وقد اتبع قانون التجارة البحرية نفس المسلك الذى انتهجته معاهدة هامبورج ، فى هذا الشأن ، عندما ألزم فى المادة (١٤٧) المحكم البحري بالفصل فى النزاع على مقتضى الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون بشأن عقد النقل المتفق على إحالة المنازعات الناشئة عنه إلى التحكيم . وذلك لنفس الحكمة ، وهى حماية الشاحن كطرف ضعيف فى العقد ، والتى توجد قبل نشوء النزاع وتنتفى بعد نشوئه ، ومن ثم يبطل كل اتفاق سابق على نشوء النزاع يقضى بإعفاء المحكم من التقيد بهذه الأحكام، ويجوز بمفهوم المخالفة ، الاتفاق على أية أحكام أخرى بهذا الشأن تخالف الأحكام الواردة في القانون بعد نشوء النزاع .

وإذا كانت الأحكام الواردة بشأن القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع فى كل من معاهدة هامبورج وقانون التجارة البحرية واحدة ، فإنه تبقى ملاحظة مفادها أن المعاهدة حينما تلزم المحكمين بالفصل في النزاع مع التقيد بأحكامها وتبطل كل اتفاق يخالف ذلك قبل نشوء النزاع وتصححه بعد نشوئه ، فإن هذا الإلزام يعد منطقياً حيث ينبغى تطبيق أحكام المعاهدة على كل نقل بحرى دولى للبضائع يخضع لنطاق تطبيقها . أما عندما ينص قانون

التجارة البحرية الذى يطبق على النقل البحري الداخلى للبضائع على مثل ذلك فإن الأمر لايخلو من غرابة ذلك أن هذا القانون هو الواجب التطبيق على النقل البحرى الداخلى في جميع الحالات حيث لا تنازع للقوانين فى هذه الحالة ، فلماذا إذن النص على الالتزام بتطبيقه دون غيره ؟ ولماذا أيضاً الإعفاء من تطبيقه بموجب اتفاق يتم بعد نشوء النزاع ؟

وفى الحقيقة لا سبيل إلى تلاشى هذه الغرابة إلا إذا صرفنا النص الوارد فى قانون التجارة البحرية ، بهذا الشأن ، إلى التحكيم بالصلح أى التحكيم الذى يتفق الأطراف بموجبه على تخويل المحكمين سلطة الفصل فى النزاع دون التقيد بأحكام القانون أى الفصل فى النزاع بموجب قواعد العدالة والإنصاف ، ففى هذه الحالة فقط يمكن فهم النص الوارد فى قانون التجارة البحرية الذى يلزم المحكمين بالفصل فى النزاع طبقاً لأحكام القانون ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك قبل نشوء النزاع وذلك حماية للشاحن ، أما حيث تنتفى هذه الحكمة بعد نشوء النزاع فإن الأطراف يستردون حريتهم فى الاتفاق على خلاف ذلك [1] .

---

(١) راجع د. هشام صادق ، نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ والتشريع البحري الجديد لسنة ١٩٩٠ في شأن عقود نقل البضائع بحراً . بحث مقدم إلى مؤتمر تحكيم القاهرة - الاسكندرية " ، مركز القاهرة الاقليمى للتحكيم التجارى الدولى أكتوبر ١٩٩٢ ص ١٥ ومابعدها .

الفرع الرابع

التقـــــادم

La Prescription

عالجت معاهدة بروكسل ١٩٢٤ مسألة تقادم دعوي المسئولية فى البند الرابع من المادة (٦/٣) حيث كانت تقضى بارتفاع كل مسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها عن الناقل والسفينة إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضائع فى حالتى الهلاك الجزئي والتلف أو من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه إذا هلكت هلاكاً كلياً .

والمقصود بالتسليم الذى تبدأ منه مدة التقادم هو التسليم الفعلى للمرسل إليه بحيث يتمكن من فحص البضائع ومعاينة حالتها ، أما التسليم الرمزى الذى يتم بتسليم المرسل إليه إذن تسليم ليتمكن بمقتضاه من تسلم البضاعة من مخازن الجمارك فلا يعتد به فى هذا الشأن [١].

والملحوظ فى تقصير مدة التقادم الإسراع إلى إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد النقل حتى لا تتراكم المطالبات على المدين فينوء تحت أعبائها ، ثم إن معالم إثبات الوقائع التى تستند إليها الدعوى تضيع مع مرور الوقت . كما أن الملحوظ فى تعيين المدة حماية الطرف الضعيف فى العقد حتي لا يرهقه الطرف الآخر باشتراط مدة تقادم مسرفة فى القصر لا يتتيح له الوقت الكافى لتحضير دعواه [٢].

ولهذه الاعتبارات فإن هذه المدة تعتبر حداً أدنى لتقادم دعوى المسئولية ، فلا يجوز الاتفاق على تقصيرها . أما الاتفاق على إطالة المدة فلم تنص عليه اتفاقية بروكسل الأمر الذى أثار بعض الشكوك حول صحته ، مما دعا بروتوكول بروكسل ١٩٦٨ إلي حسم هذا الأمر بالنص فى المادة

---

(١) د. على جمال الدين عوض ، السابق ، رقم ٥٦٠ ،ص ٥٦٩.

(٢) د. محسن شفيق ، السابق ، رقم١٦٠ ، ص ١٧٢٣.

(٢/١) التي حلت محل البند الرابع من المادة (٦/٣) من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، علـى جواز إطالة مدة التقادم باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى .

كذلك فإن البروتوكول قد نظم فى المادة (٣/١) تقادم دعوى الرجوع "L'Action recursoire" ، وهى الدعوى التي يرجع بها المدين التي وجهت إليه دعوى المسئولية على شخص آخر ، كالدعوي التي يرجع بها الناقل المتعاقد على الناقل الفعلى التي هلكت البضاعة أو تلفت وهى فى عهدته . حيث قضت هذه المادة بجواز رفع دعوي الرجوع حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها فى المعاهدة دون مباشرتها إذا أقيمت دعوى الرجوع فى المدة التي يقررها قانون المحكمة التي تنظر النزاع لتقادم دعوي الرجوع بشرط ألا تقل هذه المدة عن ثلاثة أشهر من اليوم الذى قام فيه المدين (صاحب حق الرجوع) بوفاء الدين أو من يوم مطالبته به رسميا إذا لم يكن وفاه .

هذا وقد قررت معاهدة هامبورج أن تتقادم كل دعوى قضائية أو تحكيمية تتعلق بنقل البضائع بحراً إذا لم تباشر إجراءات التقاضى أو التحكيم خلال مدة سنتين (م ١/٢٠) ، وتسرى مدة السنتين من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها ، أو من آخر يوم كان يتعين تسليمها فيه فى حالات عدم تسليمها (م ٢/٢٠) ، ولا يدخل اليوم الذى تبدأ فيه مدة التقادم فى حساب المدة (م٣/٢٠) . ويجوز مد مدة التقادم فى أى وقت أثناء سريانها بشرط أن يتم ذلك بقيام المدعى بتوجيه إعلان كتابى للمدعي عليه ، كما يجوز تكرار إطالة مدة التقادم بتكرار توجيه الإعلان الكتابى المذكور (م ٤/٢٠) ، وكذلك فان الاتفاقية قد نظمت دعوي الرجوع على نحو مماثل لتنظيمها فى بروتوكول ١٩٦٨ عدا استعمال عبارة " ثلاثة أشهر" التي استبدلتها الاتفاقية بعبارة " تسعين يوما".

وعلى هذا فإن اتفاقية هامبورج قد أطالت مدة التقادم إلى سنتين بدلاً من سنة واحدة وقد استهدفت الاتفاقية من ذلك أمرين (**الأول**) تحقيق

مصلحة الشاحن لأن مدة العام المقررة فى اتفاقية بروكسل أثبت العمل أنها قصيرة الأمر الذى يتعذر معه على الشاحن حصوله على حقوقه بسهولة ، **(والثانى)** تحقيق التوافق بين مدة التقادم فى نقل البضائع بحراً وأنواع النقل الأخرى ، فاتفاقية هامبورج اعتنقت نفس مدة التقادم التي اعتنقتها اتفاقية أثينا لنقل المسافرين (م ١٦) واتفاقية وارسو للنقل الجوى (م ٢٩) وغيرها من اتفاقيات النقل البرى ، وذلك لحماية مصلحة الشاحن فى كل أنواع النقل وتفادياً للتضارب فى مواعيد التقادم خاصة عندما نكون بصدد النقل المختلط أو متعدد الوسائط (١).

كما أجازت اتفاقية هامبورج إطالة مدة التقادم فى أى وقت أثناء هذه المدة بشرط أن يقوم المدعى عليه بإعلان كتابى يوجه إلى المدعى معرباً فيه عن رغبته فى إطالة مدة التقادم ، وأجازت ، أيضاً ، تكرار إطالة مدة التقادم أكثر من مرة ، وذلك بعد مراعاة عمل الإعلانات الكتابية اللاحقة وكل هذا يأتى مخالفاً لما قررته اتفاقية بروكسل التي أجازت إطالة مدة التقادم فقط بعد وقوع الحادث كما ذكرنا ، كما لم تشر إلى جواز تكرار إطالة مدة التقادم أكثر من مرة .

ولاشك أن اتفاقية هامبورج تتسم بالمرونة ، فى هذا الخصوص ، أكثر من اتفاقية بروكسل ، وإن كان إطالة مدة التقادم ، أكثر مما ينبغى ، خاصة بعد أن أصبحت عامين ، يتعارض مع ماتتسم به المعاملات التجارية من سرعة الفصل فى المنازعات ، ومع الرغبة فى تحقيق الاستقرار للمراكز القانونية لذوى الشأن (٢).

كما مدت اتفاقية هامبورج أحكام التقادم إلى كل دعوي تتعلق بنقل البضائع بموجب هذه الاتفاقية " خلافاً لمعاهدة بروكسل التي كانت تمد أحكام التقادم الواردة فيها إلى دعوى المسئولية التي توجه إلى الناقل

(١) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١٩٧ ، ص ١٨٥.
(٢) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ١٩٩ ، ص ١٨٧.

بسبب هلاك البضاعة أو تلفها فقط ، وعلى هذا فإن التقادم فى ظل معاهدة هامبورج يشمل كل دعوى تستند إلى حق ناشئ عن عقد النقل البحرى للبضائع ، فلا يقتصر على دعاوى المسئولية وحدها ، ولا على الدعاوي التى توجه إلي الناقل وحده ، وإنما ينصرف إلى كل دعوي تنشأ عن عقد النقل كالدعوى التي يقيمها الناقل على الشاحن أو على المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل أو بالتعويض عن الضرر الذى أحدثته البضاعة للسفينة أو للبضائع الأخرى (١).

وقد نظم قانون التجارة البحرية فى مادته رقم (٢٤٤) مسألة تقادم دعوي المسئولية على نفس النحو الذى نظمتها به اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ مضيفا خضوع مدة التقادم للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وانقطاعه ، فينقطع سريان مدة التقادم ، بالإضافة إلى أسباب الانقطاع الواردة فى القانون المدنى ، بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار ، ولاشك أن قانون التجارة البحرية يتميز بهذه الإضافة عن اتفاقتيى بروكسل وهامبورج اللتين أغفلتا هذه المسألة .

كما يتميز قانون التجارة البحرية عن اتفاقية هامبورج من حيث وضوح الصياغة ، ذلك أنه يحسب مدة التقادم من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى يجب أن يتم فيه التسليم ، فى حين تحسب الاتفاقية مدة التقادم من يوم تسليم البضائع أو جزء منها ، وعليه ، فإن مدة التقادم ، طبقاً لمعاهدة هامبورج ، يمكن أن تبدأ حتى ولو قام الناقل بتسليم جزء من البضائع ، ولاشك أن فى ذلك خطورة كبيرة على الشاحن حيث قد يستغرق إتمام التسليم لكل البضاعة وقتاً طويلاً ، بينما تكون مدة التقادم قد بدأت منذ تسليم جزء من هذه البضاعة ، مما قد يؤدى إلى إهدار حق الشاحن فى التمتع بمدة السنتين لإقامة دعوي المسئولية ، الأمر الذى تفاداه قانون

---

(١) د. أحمد حسنى ، السابق ، رقم ٢٣٣ ، ص ١٧٠.

التجارة البحرية مقرراً احتساب مدة التقادم من تمام حصول التسليم لكل البضاعة [١].

ومن الجدير بالذكر أن مدة التقادم المحددة فى قانون التجارة البحرية لايجوز الاتفاق على إطالتها ، خلافاً لما هو عليه الحال فى اتفاقيتى بروكسل وهامبورج ، كما لايجوز الاتفاق على تقصيرها كما هو الحال فى الاتفاقيتين ، فالمادة (٣٨٨ مدنى) صريحة فى عدم جواز الاتفاق على أن يتم التقادم فى مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون ، وإنما يجوز لمن تقرر التقادم لمصلحته أن ينزل عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه بشرط أن يملك المتنازل حق التصرف فى حقوقه [٢].

ويبقى ، مع هذا ، تساؤلا هاماً يثار بصدد شرط التحكيم بالإحالة ويتعلق بالتعارض بين ميعادالتقادم الطويل الوارد فى سند الشحن الذى تسرى عليه المعاهدة أو القانون ، وهو عامان ، وميعاد التقادم القصير الوارد فى مشارطة الإيجار التي صدر النسد بموجبها والذى قد يصل إلي ثلاثة أشهر أو ستة أشهر . فإذا أحال السند إلى شرط التحكيم الوارد بمشارطة الإيجار إحالة معترفاً بها فى هذه الحالة فكيف يتم حل هذا التعارض ؟ وأى الميعادين يسرى ؟

وللإجابة على هذا التساؤل اختلف الرأى فى ظل اتفاقية بروكسل ، إلى اتجاهين :

(الاتجـــاه الأول) وهو اتجاه القضاء الانجليزى [٣] والقضاء

---

(١) د. جلال وفاء محمدين ، السابق ، ص ٨٠.

(٢) د. محمد بهجت قايد ، السابق ، رقم ٢٠٤ ، ص ١٩١.

(٣) C. A, The Merak , Lloyd's . Rep, 1964 , vol 2 , p. 527 & The Agios Lazaros , Lloyd's . Rep, 1976 , vol 2 , p. 47 & The virgo, Lloyd's . Rep , 1978 , vol 2 , p. 170 and A. C. , the Ion, Lloyd's. Rep 1971 , vol 1 , p. 544.

التحكيمى الصادر عن غرفة التحكيم البحرى بباريس (١) ، ويذهب إلى أن معاهدة بروكسل عندما قررت تقادم دعوي المسئولية ضد الناقل إذا لم ترفع الدعوى خلال عام من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان ينبغى تسليمها فيه ، كانت تقصد بمصطلح " الدعوي " كلا من الدعوى القضائية والدعوى التحكيمية، حيث يعد كل من التحكيم والدعوى القضائية وسيلتين لحل المنازعات البحرية .

وبالتالى فإذا أدمج شرط التحكيم الوارد فى مشارطة الإيجار ، والتي تحدد ميعاد تقادم دعوى التحكيم بثلاثة أشهر أو ستة أشهر ، فى سند الشحن الخاضع لاتفاقية بروكسل ١٩٢٤ ، والتى تحدد مدة تقادم دعوي التحكيم بعام ، فإنه لحل مثل هذا التعارض تطبق مدة التقادم الواردة فى الاتفاقية دون المدة الواردة فى مشارطة الإيجار ، وذلك بالنسبة لمنازعات النقل البحري الخاضع للاتفاقية ، ولكن دون أن يترتب على ذلك إلغاء شرط التحكيم الوارد بالمشارطة كلية ، بل إلغاؤه في الجزء الذى يخالف المعاهدة فقط ، أى فى الجزء الذى يحدد ميعاداً أقصر للتقادم ، أى تلغى مدة الثلاثة أشهر الواردة فى المشارطة ، وتمتد مدة تقادم الدعوى إلى عام .

(**الاتجاه الثانى**) وهو اتجاه القضاء الأمريكى (٢)، ويتخذ موقفاً مغايراً للاتجاه السابق ، حيث يذهب إلى أن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ إذا كانت قد حددت مدة عام لرفع الدعوي ، فإنما قصدت الدعوى القضائية وليس الدعوى التحكيمية ، وبالتالى فإذا كان هناك وقت لتقادم الدعوى القضائية ، فإنه لا يوجد وقت محدد لتقادم الدعوي التحكيمية في ظل الاتفاقية ، ومن

---

(١) Sentence 669 du 17 Novembre 1987 (second degré) , D. M. F. 1988 , p. 194 et sentence 792 du 6 Novembre 1990 , D. M. F. 1991 , p. 537.

(2)Son Shipping Co. V. De Fosse & Tanghe (2 d. cir . 1952) , in W. tetley , op. cit., p. 61 and conticommodity Services . Inc V. Phillip & Lion (2 d. cir 1980) , in wilford & others, Time charters , L. L. P. 1989 , p. 434.

ثم ولما كان شرط التحكيم الوارد فى المشارطة التي صدر السند بموجبها يقضى بحل النزاع تحكيمياً وليس قضائيا ، فإن ميعاد التقادم الوارد بالمشارطة هو الذى يسرى فى هذه الحالة ، سواء أكان ثلاثة أشهر أم ستة أشهر ، ولايعد ذلك مخالفاً لمعاهدة بروكسل التى لا يسرى ميعاد التقادم الوارد بها إلا على الدعوى القضائية .

بيد أن هذا القضاء الأمريكى منتقد لإخراجه الدعوي التحكيمية من نطاق مصطلح "الدعوى" الوارد فى معاهدة بروكسل ، حيث يرى الفقه ،بحق، أنه إذا اتفق الأطراف فى عقد النقل على شرط التحكيم كان إعلان أحدهما بدء إجراءات التحكيم بمثابة رفع الدعوى القضائية ، لأن المقصود بمصطلح " الدعوى " الوارد فى المعاهدة هو الدعوى القضائية أو مايحل محلها قانوناً أو اتفاقاً (١). كما أن شرط التحكيم الذى يقضى بمدة أقصر لتقادم الدعوي التحكيمية فى هذه الحالة ، إنما ينقص من مسئولية الناقل فى حين تقضى المعاهدة فى المادة (٨/٣) بعدم جواز نزول الناقل عن كل أو بعض حقوقه ، أو إنقاصه أو زيادته فى مسئوليته إلا شريطة إدراج هذا النزول أو هذه الزيادة فى سند الشحن المسلم إلى الشاحن وهذا مالم يحدث (٢).

وبالتالى فإن الأحكام المتبناه على المستوى الدولى والمتعلقة بالنقل البحري للبضائع بسند شحن تعتبر من النظام العام بهدف احترام مصالح الناقلين والشاحنين ، ومن ثم يلغى كل شرط فى سند الشحن ينقص التزامات الناقل أو يشدد على الشاحن ، بحيث تكون شروط الاختصاص القضائى وشروط التحكيم مقبولة ، بصفة عامة من المحاكم عندما لا تخل بالتوازن القائم بين المصالح ، وتحترم الأحكام الآمرة في المعاهدات والقوانين وتدعو إلى الحاجة لتوحيد القواعد القانونية المطبقة على النقل البحرى (٣).

---

(١) د. على جمال الدين عوض ، القانون البحري ، ١٩٨٧ ، ص ٣٠٧.

(٢) M. Carbone & R. Luzzatto , op. cit., p. 267.

(3)M. Pourcelet , Clauses attributives de Comptence et clauses d'Arbitrage dans le transport maritime sous Connaissement , Mélanges Louis Boud.in , 1974 , p. 364.

وبالتالى فإن الفضل لمعاهدة هامبورج ١٩٧٨ فى القضاء على هذا الخلاف ، وذلك عندما نصت صراحة على أن مدة تقادم دعوى المسئولية الواردة بها تسرى على كل من الدعوى القضائية والدعوى التحكيمية ، متبنية ، فى هذا الصدد ، ماذهب إليه الاتجاه الأول من إلغاء ميعاد التقادم القصير الوارد بمشارطة الإيجار ، وسريان ميعاد التقادم الطويل الوارد فى المعاهدة التي تسرى على سند الشحن الذى أدمج المشارطة بين نصوصه ، وبالتالى تتقادم الدعوي التحكيمية ، فى هذه الحالة ، بالنسبة لمنازعات النقل البحري الخاضع للمعاهدة بمضى عامين من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذى كان يجب تسليمها به ، ويسرى هذا الحل ، أيضاً ، فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

خاتمة

رأينا فيما تقدم أن النقل البحرى للبضائع قد تجاذبته المصالح المتعارضة للطوائف البحرية المختلفة الناشئة عن الظروف الاقتصادية والسياسية والتقنية ، الأمر الذى أدى بالمجتمع الدولى إلى محاولة التوفيق بين هذه المصالح بإقامة التوازن بينها . ولعل أهم هذه المحاولات تتمثل فى كل من معاهدة بروكسل ١٩٢٤ وتعديلاتها ، واتفاقية هامبورج ١٩٧٨ وإن كانت اتفاقية هامبورج تفوق اتفاقية بروكسل فى مراعاتها لكافة المتغيرات التى طرأت على الملاحة البحرية فى العصر الحديث سواء من حيث نطاق تطبيقها ، أو معالجتها لعقد النقل البحرى للبضائع ، فضلاً عن تناولها لمسئولية الناقل البحرى :

فمن حيث نطاق التطبيق جاءت معاهدة هامبورج متميزة بوضوح واتساع جاوز ذلك الذى ورد بهذا الشأن فى معاهدة بروكسل سواء من حيث دولية النقل الخاضع لأحكامها ، أو نوعية النقل البحرى الذى يخضع لها ، أو البضائع المنقولة التى تسرى عليها :

فمن حيث دولية النقل الخاضع لأحكام اتفاقية هامبورج ورغم تبنيها لمعيار جغرافى لهذه الدولية كان قد سبق النص عليه فى بروتوكول ١٩٦٨ المعدل لاتفاقية بروكسل ١٩٢٤ ، وهو وقوع النقل بين دولتين مختلفتين ، إلا أنها قد وسعت من نطاق تطبيقها ، بهذا الصدد،عندما أضافت إلى الحالات التى يعتبر فيها النقل دولياً ، والواردة فى معاهدة بروكسل بعد تعديلها ، حالات أخرى جديدة .

ومن حيث نوعية النقل البحرى الخاضع لأحكام اتفاقية هامبورج ، فقد جاءت الاتفاقية لتنطبق على عقود النقل البحرى الدولى للبضائع سواء أكانت ثابتة بسند شحن أو بأية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى ، فهى لم تتقيد ، كما هو الحال فى معاهدة بروكسل ، بالتطبيق على سندات الشحن ، أو بأن مفهوم عقد النقل يجب أن يمتد إلى عقد ثابت بسند شحن . فقواعد هامبورج

تحكم حقوق والتزامات الطرفين فى عقد النقل سواء صدر سند شحن أو لم يصدر. وهذا المفهوم يزداد أهمية فى الوقت الحاضر لذيوع مستندات أخرى للدلالة على عقد النقل البحرى فى الحياة العملية خلاف سند الشحن .

كما تتميز معاهدة هامبورج عن معاهدة بروكسل ، فى هذا الشأن ، باتساع نطاق تطبيقها ليشمل حالة النقل البحرى بواسطة ناقلين متعددين ، سواء حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى ، أو حالة النقل المتتابع البحرى بسند شحن مباشر حيث عرّفت معاهدة هامبورج الناقل الفعلى ونظمت الأحكام الخاصة بمسئوليته نظراً لا نتشار النقل بواسطة ناقلين متعددين فى العصر الحديث ، فى حين خلت معاهدة بروكسل من الإشارة لمثل هذا النوع من النقل .

كما أن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ ، خلافاً لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، قد عالجت نقل كمية من البضائع فى المستقبل فى سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة زمنية معينة ، وقضت بتطبيق أحكامها على كل شحنة من هذه الشحنات باعتبارها عقد نقل بحرى قائم بذاته طالما كان النقل دولياً بالمفهوم الوارد فى الاتفاقية ، وتم نقل هذه الشحنة بسند شحن أو بأية وثيقة مثبتة لعقد النقل خلافاً لمشارطات إيجار السفن ، وهذا ، أيضاً ، يوسع من نطاق تطبيق معاهدة هامبورج بشأن نوعية النقل البحرى الخاضع لأحكامها .

كذلك فإن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ تسرى على النقل الاستثنائى خلافاً لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤، التى كانت تخرج النقل الاستثنائى من نطاق تطبيقها لتدخله فى نطاق الحرية التعاقدية حيث كانت تجيز اتفاق الناقل والشاحن على الشروط المنظمة لهذا النوع من النقل ، خارج نطاق المعاهدة ، وذلك متى كان النقل استثنائياً ، ولم يصدر سند شحن بصدده ، بل دوّنت شروطه فى وثيقة خاصة يتفق فيها على عدم قابليتها للتداول ، فضلاً عن عدم اشتمال هذا الاتفاق ما يخالف النظام العام . وفى دخول النقل الاستثنائى فى نطاق تطبيق معاهدة هامبورج توسيع لنطاق تطبيقها بشأن نوعية النقل البحرى الخاضع لأحكامها .

وأما من حيث البضائع المنقولة التى تسرى عليها المعاهدة فقد جاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ مقررة سريان أحكامها على نقل الحيوانات الحية التى وإن اتسم نقلها بالخطورة ، إلا أن هذه الخطورة لا تستدعى إبعاد النقل عن نطاق تطبيق المعاهدة كما فعلت معاهدة بروكسل ١٩٢٤ حين تركت هذا النوع من النقل للحرية التعاقدية الأمر الذى رفع أصوات الشاحنين بالشكوى .

كذلك تتميز معاهدة هامبورج ١٩٧٨ عن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، فى هذا الصدد ، فى سريان أحكامها على البضائع المشحونة على سطح السفينة وذلك بالشروط المقررة فيها ، وذلك تلبيه لحاجة الشاحنين أصحاب البضائع التى تشحن بهذه الكيفية لسبب أو لآخر ،الأمر الذى لم تكن تراعيه اتفاقية بروكسل التى استبعدت نقل البضائع المشحونة على السطح من نطاق تطبيقها عندما يذكر فى سند الشحن أن نقلها يكون على سطح السفينة ، وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة .

كذلك تميزت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ عن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ فى مواكبتها للممارسات البحرية الحديثة ، ومجاراتها للتطور الفنى الحاصل فى مجال صناعة السفن ووسائل الشحن والتعبئة ، وذلك عندما قررت سريان أحكامها على النقل بالمستوعِبات أو الحاويات أو أوعية الشحن الأمر الذى خلت معاهدة بروكسل من تنظيمه .

وأما عن معالجة اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ لعقد النقل البحرى ففضلاً عن إطلاقها لوسائل إثبات العقد وعدم اقتصارها على الا عتداد بسند الشحن أو ما يماثله كما جاء فى معاهدة بروكسل ، فإنها قد نظمت خطابات الضمان التى يجوز للشاحن إصدارها مقابل إصدار الناقل لسند شحن نظيف خالٍ من التحفظات ، الأمر الذى جاءت معاهدة بروكسل خلواً من تنظيمه .

وفيما يتعلق بمسئولية الناقل البحرى نجد،أيضاً ، أن اتفاقية هامبورج تتميز عن اتفاقية بروكسل رغم تعديلاتها سواء من حيث النطاق الزمنى

لمسئولية الناقل ، أو الأساس القانونى لمسئولية الناقل ، أو حالات المسئولية ، أو الإعفاء القانونى منها أو التحديد القانونى لها ، أو أخيراً من حيث دعوى المسئولية على الناقل البحرى .

فمن حيث النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى جاءت اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ ووسعت من النطاق الزمنى لتطبيقها ليشمل ، فضلاً عن المرحلة البحرية من النقل المرحلة السابقة على الشحن ، والمرحلة اللاحقة للتفريغ ، وذلك خلافاً لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ التى كان النطاق الزمنى لمسئولية الناقل البحرى طبقاً لها ، يقتصر على المرحلة البحرية فقط من النقل .

وأما من حيث الأساس القانونى لمسئولية الناقل البحرى ، وإذا كانت معاهدة بروكسل ١٩٢٤ تفضل معاهدة هامبورج ١٩٧٨ فى تأسيسها لمسئولية الناقل على المسئولية المفترضة وليس على أساس الخطأ المفترض كما قررت معاهدة هامبورج ، فإن معاهدة هامبورج تفضل معاهدة بروكسل فى عدم تكرار النص على قائمة الإعفاءات من المسئولية التى كانت واردة فى معاهدة بروكسل باستثناء حالتين ، وكذلك فى استبعاد معاهدة هامبورج لتعبير " الهمة الكافية " الغامض التى كان يجب على الناقل أن يثبت أنه قد بذلها للتخلص من المسئولية والذى كان وارداً فى معاهدة بروكسل ، وإبداله بتعبير " التدابير المعقولة " التى يجب على الناقل أن يثبت أنه قد اتخذها لمنع وقوع الضرر أو لتلافى نتائجه .

وفيما يتعلق بحالات مسئولية الناقل البحرى فلم تكن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ تعالج سوى مسئولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها إذ جاءت خلواً من تنظيم مسئولية الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع ، وذلك لأن المعاهدة قد وضعت فى وقت كان من المتعذر فيه التنبؤ بميعاد وصول السفن أو على الأقل التحقق من موعد وصولها نظراً لكثرة المخاطر التى كانت السفن تتعرض لها لبدائية تقنية صناعة السفن وتخلف وسائل الاتصال ، الأمر الذى أضر بمصلحة الشاحنين والمرسل إليهم نتيجة حرمانهم من التعويض عن أضرار

التأخير ، ولهذا فقد جاءت معاهدة هامبورج ١٩٧٨ لدفع هذا الضرر ونظمت المسئولية فى حالة التأخير فى تسليم البضاعة مضيفة ، بهذا التنظيم ، جديدا فى مصلحة الشاحنين والمرسل إليهم يميزها عن معاهدة بروكسل .

أما فيما يتعلق بإعفاء الناقل البحرى من المسئولية فإن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ قد قضت على قائمة الإعفاءات الطويلة التى كانت واردة بمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، والتى كان الناقل يعفى من المسئولية إذا رد الضرر الذى أصاب البضائع إلى إحداها والتى بلغ عددها سبع عشرة حالة ، بحيث لم يبق منها ، فى ظل معاهدة هامبورج ، سوى حالتين هما : حالة إنقاذ الأرواح والأموال فى البحر ، وحالة الحريق ، فضلاً عن إضافة معاهدة هامبورج لحالة نقل الحيوانات الحية التى لم تكن معاهدة بروكسل تسرى على نقلها أصلاً ، بالإضافة إلى إلغاء معاهدة هامبورج لإعفاء الناقل من المسئولية عن أفعال أو أخطاء أو إهمال الربان والبحارة أو المرشد أو مستخدمى الناقل فى الملاحة أو فى إدارة السفينة ، نظرا للتقدم الفنى فى صناعة السفن الذى أدى إلى انعدام الأخطاء الملاحية ، وفى هذا مراعاة لجانب الشاحنين وتحقيقا لمصالحهم .

وأما عن التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى ورغم أن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ قد جاءت لتردد كثيراً من الأحكام التى وردت بمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ بعد تعديلها ببروتوكول ١٩٦٨ وبرتوكول ١٩٧٩ ، بشأن تحديد مسئولية الناقل وكيفية حساب الحد الأقصى للتعويض ، وسقوط حق الناقل فيه ، فضلا عن استفادة تابعى الناقل ووكلائه منه ، وجواز الاتفاق على تجاوز الحد الأقصى للتعويض ، فإن معاهدة هامبورج تتميز عن معاهدة بروكسل ، حتى بعد تعديلها، فى تقريرها لمد تحديد مسئولية الناقل إلى حالة التأخير فى التسليم ، ومعالجتها لمسألة الجمع بين التعويضات المستحقه على الناقل عند تعدد الأضرار ، فضلاً عن تناولها لمسألة استفادة الناقلين المتعددين من تحديد المسئولية سواء فى النقل البحرى بواسطة ناقل متعاقد وناقل فعلى أو فى النقل

المتتابع البحرى . كل ذلك على خلاف معاهدة بروكسل التى خلت من تنظيم هذه المسائل ، وبذلك تكون معاهدة هامبورج ، بهذا التنظيم ، قد حققت ميزة كبيرة للعاملين فى المجال البحرى

وأما من حيث دعوى المسئولية على الناقل البحرى ، فإن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ تتميز عن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، فى هذا الصدد، بإطالة مدد عمل الإخطار من جهة المرسل إليه ، وإلزام المرسل إليه بعمل الإخطار فى حالة التأخير فى التسليم ، فضلاً عن إلزام الناقل هو أيضاً بعمل إخطار للشاحن خلافاً لمعاهدة بروكسل ١٩٢٤ .

كذلك فإن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ كانت قد جاءت خلواً من تنظيم مسألة الاختصاص القضائى بنظر دعوى المسئولية مما أدى إلى انتشار ظاهرة إدراج الناقلين لشروط الاختصاص القضائى فى سندات الشحن ، وذلك بعقد هذا الاختصاص للقضاء الوطنى فى الدول التى ينتمون إليها استغلالاً لمركزهم الاقتصادى القوى فى مواجهة الشاحنين أصحاب المركز الاقتصادى الضعيف ، الأمر الذى عالجته معاهدة هامبورج ١٩٧٨ بتنظيمها هذه المسألة بأحكام آمرة لا يجوز مخالفتها وذلك تحقيقاً للتوازن المنشود بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين.

كما أتت معاهدة بروكسل ١٩٢٤ خلواً من الاعتراف بالتحكيم البحرى أو تنظيمه تاركة الأمر للقوانين الوطنية المتعلقة بالتحكيم التجارى بصفة عامة فى الدول المختلفة ، وذلك فى إطار من حرية الأطرف ، الأمر الذى أدى فى النهاية إلى تركز التحكيمات البحرية فى أماكن معينة من العالم حيث الدول التى تتبعها طائفة الناقلين بما يترتب على اختيار مكان التحكيم من آثار متعلقة بالإجراءات المطبقة وكذا القانون الواجب التطبيق على الموضوع ، ولهذا فإن الفضل الكبير برجع لمعاهدة هامبورج ١٩٧٨ كأول نص دولى متخصص فى التحكيم البحرى يعترف به كنظام قانونى له مزاياه الكبيرة لحل المنازعات

البحرية ، وتنظيم بعض قواعده بأحكام آمرة خاصة ما يتعلق بمكان التحكيم ، والقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، وفى هذا تحقيق للتوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين ، وقضاء على الممارسات الاحتكارية لبعض مراكز التحكيم البحرى فى لندن ونيويورك وباريس ، فى صالح إقرار نظام جديد للتحكيم البحرى تشارك فى بنائه المزيد من مراكز التحكيم البحرى العالمية ، قائم على تكافؤ المراكز القانونية والاقتصادية ، بعيداً عن التحكم والاحتكار ومثالب التحيز والمحاباة ، تشكل أحكامه التى تطبق أحكام المعاهدة باطراد دليلاً ومرشداً لكافة المشتغلين فى المجال البحرى .

وأخيراً فإن معاهدة هامبورج ١٩٧٨ تتميز عن معاهدة بروكسل ١٩٢٤ ، فى هذا الخصوص،فى معالجتها لأحكام تقادم دعوى المسئولية على نحو يطيل من مدة التقادم لتجعلها عامين بعد أن كانت عاماً واحداً فى ظل معاهدة بروكسل ، وذلك تيسيراً على الشاحنين وتحقيقاً لمصالحهم ، فضلاً عن نص معاهدة هامبورج صراحة على أن مدة تقادم دعوى المسئولية الواردة فيها تسرى على كل من الدعوى القضائية والدعوى التحكيمية ، وهو الأمر الذى لم يرد فى معاهدة بروكسل التى لم تكن تنص ، أصلاً ، على التحكيم كوسيلة لحل المنازعات البحرية ، مما أدى ، فى ظل هذه المعاهدة ، إلى التردد فى تفسير مصطلح " الدعوى " التى تتقادم بمضى عام ، وإذا ما كان هذا المصطلح يقصد به الدعوى القضائية فقط كما ذهب القضاء الأمريكى ، أم يمتد ليشمل الدعوى التحكيمية ، أيضاً ، كما ذهب القضاء الانجليزى ، والقضاء التحكيمى الصادر عن غرفة التحكيم البحرى بباريس . وبالتالى فإن الفضل فى القضاء على هذا التردد يرجع إلى معاهدة هامبورج ١٩٧٨ .

وهكذا فإنه مما لا شك فيه أن اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ جاءت بصدد تنظيم النقل البحرى للبضائع أكثر ملاءمة لفلسفة المجتمع الدولى الحديث التى تنادى بالأخذ بيد الدول النامية ومعاونتها على تحسين ظروفها الاقتصادية ،

وتضع فى اعتبارها التطورات الاقتصادية والسياسية والتقنية التى طرأت على الملاحة البحرية ، وتعبر عن الضمير الدولى بوضعها فى كنف الأمم المتحدة ، ومناقشتها فى مؤتمر واسع النطاق حضرته دول من كل القارات ، وتمثلت فيه جميع المصالح ، وسادته رغبه صادقة فى التعاون على بلوغ حلول متزنه تعبر عن الوضع القائم دون إفراط فى زيادة أعباء الناقلين أو تفريط فى حماية الشاحنين.

وإذا كانت بعض الدول مازالت تتشبث باتفاقية بروكسل ١٩٢٤ قبل تعديلها ، والبعض الآخر يطبق اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ ، لكن فى صورتها المعدّلة ببروتوكول بروكسل ١٩٦٨ ، وفريق ثالث يفضل اتفاقية هامبورج ١٩٧٨، فإن هذا التشتت يقوّض التوحيد التشريعى المنشود ، ويفوّت الهدف الذى تتغياه هذه الاتفاقيات ، وهو القضاء على تنازع القوانين وما ينجم عنه من قلق للتجارة الدولية . والمأمول أن تدرك الدول خطورة هذا الوضع فتقبل على اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ .

وأخيراً فإذا كان المشرع المصرى قد اعتنق مجمل الأحكام الواردة فى معاهدة هامبورج ١٩٧٨ وضمّنها قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠فإن الأمر لايخلو من اختلافات بسيطة قصد منها توفير قدر أكبر من الحماية للشاحنين المصريين . ويأتى هذا التبنى من القانون لأحكام المعاهدة رغم اختلاف نطاق تطبيقهما ، حيث يطبق قانون التجارة البحرية على النقل البحرى الداخلى بينما تطبق معاهدة هامبورج على النقل البحرى الدولى ،محققاً للتناسق بين القواعد الحاكمة لكل من النقل الداخلى والنقل الدولى للبضائع .

قائمة المراجع

(أولاً) : مراجع باللغة العربية :

أ- الكتب والرسائل والأبحاث :

- د . أحمد حسني : النقل البحري الدولي للبضائع . منشأة المعارف ١٩٨٩ .
- " " " : عقد النقل البحري . منشأة المعارف ١٩٩١ .
- د. إبراهيم مكي : دعوى المسئولية على الناقل البحري ، رسالة دكتوراه . كلية الحقوق . جامعة عين شمس ١٩٧٣ .
- جلال وفاء محمدين : مدى فعالية قواعد مسئولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، ١٩٩٥
- د. حسين الماحي : القانون البحري . دار أم القرى . ١٩٩٢ .
- د. سميحة القليوبي : القانون البحري . دار النهضة العربية . بدون .
- د. سعيد يحيى : مسئولية الناقل البحري وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج) . منشأة المعارف . ١٩٨٦.
- د. على جمال الدين عوض : الوسيط في القانون البحري . دار النهضة العربية ١٩٧٢ .
- " " " : النقل البحري للبضائع . دار النهضة العربية ١٩٩٢ .
- د. على البارودي : مبادئ القانون البحري . منشأة المعارف ١٩٨٣ .
- د. عبدالفضيل محمد أحمد : القانون الخاص البحري ، مكتبة الجلاء الجديدة ١٩٩١ .
- د . عبدالرحمن سليم : شروط الإعفاء من المسئولية طبقاً لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن . رسالة دكتوراه . كلية الحقوق . جامعة الاسكندرية ١٩٥٦ .

- د. عاطف محمد الفقى : التحكيم فى المنازعات البحرية . دراسة مقارنة للتحكيم البحرى فى لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصرى فى المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤ رسالة دكتوراه . كلية الحقوق جامعة المنوفية ١٩٩٥ . دار النهضة العربية ١٩٩٧.

- د. فاروق ملش : النقل المتعدد الوسائط - الأوجه التجارية والقانونية ، الشهابى للطباعة والنشر ، ١٩٩٦ .

- د . فايز نعيم رضوان : القانون البحرى . دار الفكر العربى . ١٩٨٦ .

- د. محسن شفيق : الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر (اتفاقية هامبورج بتاريخ ٣١ من مارس ١٩٧٨) . دار النهضة العربية . بدون .

- د. محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى . دار النهضة لعربية ١٩٩٣ .

- د. مصطفى كمال طه : القانون البحرى . مؤسسة الثقافة الجامعية . ١٩٨٢.

- 〃 〃 〃 〃 : القانون البحرى الجديد . دار الجامعة الجديدة ١٩٩٥.

- د. محمد بهجت قايد : مسئولية الناقل البحري للبضائع فى اتفاقية هامبورج. دار النهضة العربية . ١٩٩٢ .

- د. محمد كمال حمدى : عقد الشحن والتفريغ فى النقل البحرى . منشأة المعارف ١٩٨٣.

- د. نادية محمد معوض : مسئولية متعهد النقل فى النقل الدولى متعدد الوسائط للبضائع . رسالة دكتوراه . كلية الحقوق . جامعة القاهرة .١٩٨٩.

- د. هشام على صادق : نطاق تطبيق أحكام كل من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ والتشريع البحري الجديد لسنة ١٩٩٠ فى شأن عقود نقل البضائع بحراً ، بحث مقدم إلى مؤتمر القاهرة الاسكندرية للتحكيم ، مركز القاهرة الاقليمى للتحكيم التجارى الدولى ، ١٩٩٢ .

٢ - الأحكام القضائية :

- نقض ١٠ فبراير ١٩٦٠ مجموعة أحكام النقض . س ١١ . ص ١٢٦.
- نقض ١١ فبراير ١٩٦٠ " " . س ١١ . ص ١٢٦، ١٣٧.
- وتعليق الأستاذ الدكتور على جمال الدين عوض فى مجلة القانون والاقتصاد . س ٣١ ع ١ ، ١٩٦١ ص ٤٧.
- نقض ٢٢ يونيه ١٩٦١ . مجموعة أحكام النقض . س ١٢ . ص ٥٥٧.
- نقض ٩ نوفمبر ١٩٦١ " " " . س ١٢ . ص ٦٧٢.
- نقض ٢٥ فبراير ١٩٦٥ " " " . س ١٦ ص ٢٢٠.
- نقض ٢٢ مارس ١٩٦٦ . " " " . س ١٧ . ص ٧٢٦.
- نقض ١٠ مايو ١٩٦٦ . " " " . س ١٧ . ص ١٠٥٠.
- نقض ٧ فبراير ١٩٦٧ . " " " . س ١٨ . ص ٣٠٠.
- نقض ٢١ نوفمبر ١٩٦٧ . " " " . س ١٨ . ص ١٧١٢.
- نقض ١٤ أبريل ١٩٧٠. " " " . س ٢١ ص ٥٩٨.
- نقض ٢٦ فبرير ١٩٧٤ . " " " . س ٢٥ . ص ٩٤٤.
- نقض ١١ يونيو ١٩٧٥ . " " " . س ٢٦ . ص ١١٩٧.
- نقض ٢١ يونيو ١٩٧٦ . " " " . س ٢٧ . ص ١٣٨٤.
- نقض٧ ديسمبر ١٩٧٦ . " " " . س ٢٧ . ص ١٨١٤.
- نقض ١٧ مارس ١٩٨٠ . " " " . س ٣١ . ص ٨٣٢.
- نقض ٨ مارس ١٩٨٢ . مجلة المحاماه . س ٦٢ . ص ١٤.

- نقض ٤ فبراير ١٩٨٥ . مجموعة قواعد النقض فى خمس سنوات ١٩٨٠ - ١٩٨٥ . مجلد ١ . قاعدة ٣٥ ص ٢٤٤.

(ثانيا) مراجع باللغة الفرنسية :

II - Bibliographie en Langue française :

1 - Ouvrages et Thèses : ١ - الكتب والرسائل :

- Auchter . G : La navigabilité du Navire , thèse , strasbourg , 1969.

- Bourque : J . F : Le réglement des litiges multipartites dans L'Arbitrage Commercial international,thèse , poitiers , 1989 .

- Brocheriou . M : La Due diligence de L'armateur , thèse , paris , 1962.

- Fouchard . ph : L'arbitrage Commercial international , thèse , Dijon , 1963 , Dalloz 1964.

- Du . Pontavice . E . & . Cordier . P : transports et affrètèment maritimes , 2e éd , Delmas , 1990.

- Gouilloud . M . R : Droit Maritime , Pedone , 1988.

- Lazizi . M : Les régles de Hambourg et La responsabilité du transporteur de Marchandises par mer : esquisse d'une evolution , thèse , Nantes , 1986.

- Monetti . M : Arbitrage et Affrètèment maritime , thèse , Rouen 1981 .

- **Montier . G . F** : La Harter Act, thèse , paris , 1931 .

-**Pourcelet .M** : Le transport maritime sous connaissement . Droit Conadien , Americain et Anglais , les Presses de l'universite de Montereal , 1972.

- **Rodière . R** : Traité général de droit maritime , Affrétements & transports 1967 , tome 2.

- **Rodière . R & Du . Pontavice . E** : Droit maritme , lle éd Dalloz 1991.

- **Sorensen . S** : Les Régles de Hambourg , thèse , Aix 1981 .

- **Vallier . A** : La Convention de la C . N . U . C . E . D . du 24 Mai 1980 sur le transport international multimodal des marchandises , thèse , Aix 1983.

2 - ARTICLES **٢ - المقالات**

- **Auchter . G** : Les Régles de Hambourg . Dr. Eur. Trans. , 1979 , vol XIV

- **Douay . C** : La Convention des Nations - Unies sur le transport des marchandises par mer , J. Mar. March. 1978.

- **Fouchard . ph** : La Loi - type de la C . N . U . D . C I . sur L'arbitrage commercial international , Chunet 1981.

- **Le Gendre . C :** La Convention de Nations - Unies sur le transport de marchandises par mer , D. M. F. 1978.

- **Lopuski. P. :** Contrats martimies internationaux et le problème de la liberté Contractuelle , D. M. F. 1983.

- **Merlin . R . J :** L'arbitrage maritime , étude offertes à René Rodière , 1982.

- **Moustafa . K . taha :** Le problème des lettres de garantie dans le transport maritime .
مجلة الحقوق .كلية الحقوق . جامعة الأسكندرية .
السنة الثالثة . ١٩٥٨ - ١٩٥٩.

- **Pourcelet. M:** Clauses attrilritives de competen ce et clauses d'arbitrege dans le Transport maritime sous connaissement, Mélanges Louis Bouduin, 1974.

- **Rodiere . R :** La responsabilité du transporteur maritime suivant les régles de Hambourg 1978 , D. M. F. 1978.

- **Ray . J . D :** L'arbitrage maritime et les régles de Hambourg , D. M. F. , 1981.

- **Sweeney . J . C :** Les régles de Hambourg , Point de vue d'un jurist anglo - saxon , D. M. F. , 1979.

3 - DÉCISIONS JUDICIAIRES **٣ - الأحكام القضائية :**

- paris , 12 Décembre 1961 , Dalloz 1962 , p 707.

- paris , 5 Janvier 1976 , D. M. F. , 1976 , P 335.

- paris , 29 Novembre 1978 , D . M . F . 1979 , p 86.

- Cass. Com , 4 Juin 1985 , D . M . F 1986, p 106 , Note : R . Achard .

- paris , 13 Janvier 1988 , Rev. Arb. 1990 , P 617.

٤-الأحكام التحكيمية الصادرة عن غرفة التحكيم البحرى بباريس :

4 - Sentences Arbitrales rendues dans le cadre de l'arbitrage de la chambre arbitrale Maritime de prais :

- Sentence No , 360 du 20 Août 1979 , D. M. F. , 1980 , p 716.

- Sentence No , 669 du 17 Novembre 1987 (second degré) D . M . F . 1988 , p 194.

- Sentence No , 698 du 20 Juin 1988 , D . M . F . 1989 p 134.

- Sentence No , 792 du 6 Novembre 1990 , D . M . F . 1991 , p 537.

- Sentence No : 805 du 14 Mai 1991 (second degré) , D . M . F . 1991 , p . 658.

- Sentence No , 807 du 18 Avril 1991 , D . M F . 1991 , p 661.

- Sentence No , 865 du 2 Juin 1993 (second degré) , D . M . F 1994 , p 56.

(ثالثا) مراجع باللغة الإنجليزية :

III - Bibliography in English Language

1 - Books : ١ - الكتب :

- **Wilford . M & Others** : Time Charters . L . L . p . 1989.
- **Wilson J . F :** Carraige of Goods by sea , pitman , London , 1988.

2 - Articles: ٢ - المقالات :

- **Bishop R. P :** The role of Commercial people as opposed to lawyers as Arbitrators in Maritime Arbitration, TheVII th I. C. M. A. , Casablanca , 1985.
- **Carbone , S & Luzzatto R** , Arbitration . Carriage by sea and uniform law , Dir. Mar. , 1974.
- **Davis . D** : London maritime Arbitration , the 10 th Inter. Mar. L. Sem. , 14 - 16 April 1993 , the Hampshire ,London .
- **Davis . D** : Incorporation of charter party terms into bill of lading , the IV th I. C. M. A., London , 1979 .
- **Szurski H .T:** Arbitration Agreement and Competence of the arbitral trubunal , I . C . C . A . congress . Series No 2 , Lausanne , 1984.
- **Tetley . W :** Arbitration clauses in Ocean Bills of lading . YB. Mar L. , 1985..

3 - Cases : **٣ - الأحكام القضائية :**

- Son shipping co . V . De fosse & tanghe (2d . Cir , 1952) , in : W . Tetley , Arbitration clauses in Ocean Bill of lading , yB. Mar. L. 1985 , p . 61.
- C. A. , the Merak ,Lloyd 's Rep. 1964 . , Vol 2 , p 527.
- Lowry & Co . C . S . S . Lemoyne d'Aberville (S. D. N. Y. 1966) , A. M. C. 1966 , p 2195.
- A. C. , the Ion , Lloyd's Rep 1971 , vol 1 , p544.
- C. A. , the Agios Lazaros , Lloyd's Rep 1976 , vol 2 , p 47.
- C. A. the virgo , Lloyd's Rep 1978, vol 2 , p 170 .
- A. C. , the Rena k Lloyd's Rep , 1978 , vol 1 p 545.
- Conticommodity services , Inc . V . Phillip of lion (2 d cir. 1980) , in : M . wilford & others , time charters , L . L . P . 1989 , p 434.
- Associtated Metals & Minerals corp . V . M\V . Arktis sky (S. D. N. Y. 1991) ,A. M. C. 1991, p 1991.

Abreviations قائمة المختصرات

A. C. : Admiralty Court.

A. M. C : American maritime Cases.

C. A. : Court of Appeal.

Cass. Com. : Cour de Cassation-Chambre Commerciale.

Clunet : Journal du droit international.

2 d. Cir. : Second circuit.

D. M. F. : Revue de droit maritime francais.

Dir. Mar : Dirtto Marittimo.

Dr. Eur. Trans : Droit Europeen de stransports.

I. C. M. A: International Congress of maritime Arbitrator.

Inter. Mar. L. Sem. : International maritime law seminar.

J. Mar. L. & Com. : Journal of maritime law and Commerce.

J. Mar. March : Journal de la Marine Marchande.

Lloyd's. Rep : Lloyd's. Law Reports.

Paris : Tribunal de grande instance de paris.

Rev. Arb : Revue de L'Arbitrage.

S. D. N. Y. : Southern district Court of New - York.

YB. Mar. L : Yearbook Maritime law.

الفهــــرس

المبحث الثانى

المبحث الثالث

رقم الإيداع ١٠٧١٢/ ٩٧
الترقيم الدولى I. S. B. N.
977 - 09 - 2106 - 5

التركـــى

للكمبيوتر وطباعة الأوفست - طنطا